

WINSTON CHURCHILL

La seconda guerra mondiale

GUERRA
IN SORDINA



ARNOLDO MONDADORI EDITORE

Prodotto e distribuito in Italia da Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. - Milano

1/2
20

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

UNICA TRADUZIONE AUTORIZZATA DALL'INGLESE DI
OLGA CERETTI BORSINI

★

Titolo dell'opera originale:
THE SECOND WORLD WAR

I EDIZIONE: SETTEMBRE 1948

II « : DICEMBRE 1951

III « : DICEMBRE 1954

STAMPATO IN ITALIA - PRINTED IN ITALY

OFFICINE GRAFICHE VERONESI DELL'EDITORE ARNOLDO MONDADORI - XII - 1954

VOLUME SECONDO

GUERRA IN SORDINA

CAPITOLO I

GUERRA

Invito di Chamberlain - La pausa del 2 settembre - Dichiarazione di guerra, 3 settembre. - Il primo allarme aereo - Ritorno all'Ammiragliato - L'ammiraglio Sir Dudley Pound - Mia competenza navale - Differenze tra il 1914 e il 1939 - La situazione strategica sul mare; il Baltico; il Canale di Kiel - Atteggiamento dell'Italia; nostra strategia nel Mediterraneo - Minaccia subacquea; minaccia aerea - Atteggiamento del Giappone - Singapore (Appendici) - Sicurezza dell'Australia e Nuova Zelanda - Formazione del Gabinetto di guerra - Prima scelta di Chamberlain; un antidiluviano - Virtù della siesta.

ALL'ALBA del 1° settembre, la Germania attaccò la Polonia. Il mattino stesso fu ordinata la mobilitazione di tutte le nostre forze armate. Il Primo Ministro mi invitò a raggiungerlo nel pomeriggio a Downing Street. Mi disse che aveva perduto ogni speranza di evitare un conflitto con la Germania e che si proponeva di formare un ristretto Gabinetto di ministri senza portafoglio, per la condotta della guerra. Accennò al fatto che il partito laburista non intendeva collaborare alla coalizione nazionale, e alla sua fiducia che i liberali lo avrebbero invece appoggiato. Mi invitò a partecipare al Gabinetto di guerra. Accettai senza commenti: dopo avemmo un lungo colloquio circa gli uomini da scegliere e i provvedimenti da mettere in atto.

Tutto considerato, ritenni che l'età media dei ministri di questo supremo potere esecutivo sarebbe stata considerata troppo matura, e di conseguenza dopo la mezzanotte scrissi a Chamberlain:

2 settembre 1939

Non siamo per caso una compagnia di vecchioni? Ho calcolato che i sei uomini di cui mi avete fatto i nomi ieri raggiungono un totale di 386 anni, con una media individuale superiore ai 64 anni! Manca

soltanto un anno al limite d'età per la pensione d'invalidità e vecchiaia! Ma aggiungendo Sinclair (49) e Eden (42) la media scenderebbe a 57 anni e mezzo.

Qualora il *Daily Herald* avesse ragione di sostenere che il partito laburista non vorrà partecipare al Governo, dovremo affrontare continue critiche, assieme a tutte quelle delusioni e sorprese di cui la guerra è prodiga. Mi sembra quindi importantissimo inquadrare l'opposizione liberale nei nostri ranghi. Anche l'ascendente di Eden su quei gruppi conservatori che aderiscono alla sua linea di condotta e sui liberali moderati mi pare un apporto quanto mai necessario.

I polacchi sono ormai sottoposti da trenta ore a una tremenda pressione, e la notizia che a Parigi si parla di una ulteriore dichiarazione di guerra mi preoccupa non poco. Spero che avrete la possibilità di annunciare la nostra concorde dichiarazione di guerra, al più tardi nel pomeriggio, per la riunione del Parlamento.

Se l'Ammiragliato non prende speciali provvedimenti entro oggi, il *Bremen* uscirà dalla zona ove sarebbe possibile sbarrarle il cammino. Questo è un problema di minore importanza, ma ciononostante è noioso che lo si lasci insoluto.

Rimango a vostra disposizione (1).

Fui meravigliato di non ricevere notizie di Chamberlain durante tutto il 2 settembre, che fu una giornata di intensa crisi. Ritenni probabile che si stesse tentando un ultimo disperato sforzo per evitare la guerra; e la mia ipotesi venne poi confermata dagli avvenimenti. Ma quella sera il Parlamento accolse con ostilità la condotta temporeggiatrice del Primo Ministro, e si svolse un dibattito breve ma ardente. Quando Greenwood si alzò per parlare a nome dell'opposizione laburista, Amery, che sedeva nei seggi dei conservatori, gli urlò: « Parlate a nome dell'Inghilterra! » suscitando vivi applausi. Non si poteva dubitare che la Camera fosse decisa a dichiarare la guerra con una tale unanimità che mi parve superiore persino a quella dimostrata durante la consimile scena cui avevo preso parte nell'agosto 1914. In serata molti personaggi influenti, membri di tutti i partiti, vennero a farmi visita nel mio appartamento di fronte alla Cattedrale di Westminster, per esprimermi i loro

(1) Riprodotta in KERR FELLING, *Life of Neville Chamberlain*, p. 420.

timori che si potesse mancare ai nostri impegni verso la Polonia. Quella notte scrissi al Primo Ministro:

2 settembre 1939

Non ho più ricevuto vostre notizie dopo il nostro incontro di venerdì, durante il quale mi era parso comprendere che avrei dovuto partecipare al Gabinetto da voi formato, e che quanto prima questo fatto sarebbe stato reso noto al pubblico. Non so proprio che cosa sia accaduto nel corso di questa giornata d'inquietudine, ma mi sembra che le idee dominanti siano assai diverse da quelle cui voi avete alluso dicendo: « Il dado è tratto ». Comprendo bene come siano necessari cambiamenti di metodo, data la tremenda situazione dell'Europa; pure, mi ritengo in diritto di domandarvi di volermi informare in pubblico e in privato sulla posizione cui siamo giunti, prima di mezzogiorno, ora dell'apertura del dibattito.

Ritengo che sarà assai difficile formare un Governo di guerra effettivo sulle basi limitate cui avete accennato, qualora il partito laburista, e a quanto pare il partito liberale, dovessero rimanere estranei. Ritengo che si dovrebbe compiere un nuovo sforzo per ottenere l'adesione del partito liberale, e che bisognerebbe esaminare di nuovo la composizione e gli intenti di quel Gabinetto di guerra in merito al quale abbiamo discusso. Stasera alla Camera qualcuno ebbe l'impressione che lo spirito di unità nazionale fosse stato sminuito dall'evidente indebolirsi della nostra decisione. Non voglio attribuire alle difficoltà che incontrate nelle trattative con i francesi un valore inferiore al reale, ma confido che potremo prendere la nostra risoluzione con piena libertà, dando ai nostri amici francesi l'esempio indispensabile. A questo scopo avevamo bisogno di una coalizione forte e unita in massimo grado. Vi domando quindi di non dare ulteriori annunci sulla composizione del Gabinetto di guerra, prima che sia intercorso tra voi e me un nuovo scambio di idee.

Come già vi ho scritto ieri mattina, mi tengo interamente a vostra disposizione, animato dal desiderio di aiutarvi ad adempiere il vostro compito.

Seppi poi che alle 9.30 p. m. del 1° settembre la Germania aveva ricevuto l'ultimatum britannico cui ne era seguito un secondo definitivo alle 9 a. m. del 3 settembre. Nella prima

radiotrasmissione del 3 venne annunciato che Chamberlain avrebbe tenuto un discorso per radio alle 11.15 a. m. Dato che la dichiarazione di guerra da parte della Gran Bretagna e della Francia sembrava ormai imminente, preparai una breve allocuzione che mi pareva addicevole al solenne e tragico momento della nostra vita e della storia.

Il discorso del Primo Ministro ci informò che eravamo già in stato di guerra, e appena egli ebbe finito di parlare, un suono lungo, strano, lamentoso che più tardi doveva divenire familiare, risuonò nell'aria. Mia moglie entrò nella camera, impavida di fronte alla gravità dell'ora, e fece un commento sulla puntualità e precisione dei tedeschi: poi salimmo insieme all'ultimo piano della casa per vedere che cosa stesse accadendo. Attorno a noi le torri e i tetti di Londra si elevavano nitidi nella chiara luce di settembre e verso il cielo salivano già lentamente trenta o quaranta palloni cilindrici. Rendemmo il debito riconoscimento al Governo per questa evidente precauzione, poi, pensando che il quarto d'ora di preallarme stava per finire, ci recammo nel rifugio, muniti di una bottiglia di cognac e di altri tonificanti.

Il rifugio si trovava nella medesima strada a un centinaio di metri di distanza dalla nostra abitazione, e consisteva in un semplice scantinato cui mancava persino la protezione dei sacchi di sabbia. Vi si erano già raccolti gli inquilini di cinque o sei appartamenti: tutti erano gai e scherzosi, com'è consuetudine degli inglesi quando stanno per affrontare l'ignoto. Mentre ritto all'ingresso del rifugio lasciavo vagare lo sguardo dalla strada vuota all'ambiente affollato entro cui mi trovavo, dipingevo con la fantasia scene di distruzione e carneficina, e grandi esplosioni che squarciavano il suolo, di edifici che crollavano tra polvere e macerie, di squadre di pompieri e di autoambulanze che correvano nel fumo sotto il rombo degli aeroplani nemici. Non sapevamo forse come sarebbero state terribili le incursioni aeree? Il Ministero dell'Aeronautica, valutando troppo la propria importanza, ne aveva esagerata la potenza. I pacifisti avevano cercato di valersi dei timori del pubblico e quelli tra noi che avevano perorato così a lungo per la preparazione delle forze aeree si erano valse come sprone di quelle stesse allucinanti previsioni



1. Danzica: Figura di antico guerriero all'ingresso dello Zeughaus. Da Danzica parti la tempesta della guerra: questo oscuro guerriero tedesco può essere il simbolo di una minaccia secolare.

2. Incendio provocato dai tedeschi nel porto di Danzica per distruggere pericolosi punti d'appoggio avversari.



cui non prestavano fede. Sapevo che il Governo, per accogliere i feriti delle incursioni aeree, aveva fatto preparare più di 250.000 letti. In questo caso almeno non si era sottovalutato il pericolo: ora bisognava vedere quale sarebbe stata la realtà dei fatti.

Erano passati circa dieci minuti quando la sirena ululò di nuovo. Temevo che potesse trattarsi di una ripetizione dell'allarme precedente, ma un uomo passò di corsa nella strada urlando: « Cessato pericolo » e tutti ritornammo alle nostre case e al nostro lavoro. Il mio era di recarmi alla Camera dei Comuni che si riunì puntualmente a mezzogiorno, con la solita procedura piena di calma e le consuete preghiere brevi e solenni. Mentre mi trovavo alla Camera ricevetti un biglietto del Primo Ministro che mi pregava di recarmi in ufficio appena finito il dibattito. Dopo le intense passioni e il turbamento degli ultimi giorni sentii un senso di tranquillità invadermi. Seduto al mio posto, ascoltando i discorsi degli altri parlamentari, avvertii una nuova serenità, quasi mi fossi estraniato da tutte le cure personali e terrene. La gloria della vecchia Inghilterra, amante della pace e improvvida di fronte alle guerre, ma pronta e coraggiosa all'appello dell'onore, pervase tutto il mio essere di una emozione ignota, e parve elevare il nostro destino oltre i fatti terreni e le sensazioni fisiche. Quando mi alzai a parlare tentai di trasmettere alla Camera il mio stato d'animo e mi sembrò di ottenere una certa corresponsione.

Chamberlain mi disse che aveva ricevuto le mie lettere, che i liberali ricusavano di entrare nel Governo, che dopo aver riflettuto sulle mie osservazioni circa l'età dei ministri aveva deciso di immettere nel Gabinetto di guerra, nonostante le loro funzioni esecutive, i tre ministri delle Forze armate, abbassando così l'età media dei membri del Gabinetto al disotto dei sessanta anni. In tal modo gli era possibile offrirmi l'Amiragliato oltre un posto nel Gabinetto di guerra: accettai con grande gioia in quanto, sebbene non vi avessi fatto cenno, preferivo un compito ben definito a quell'astratta revisione del lavoro altrui che costituisce l'opera di un ministro senza portafoglio, qualunque sia la sua influenza. È più semplice dare ordini che suggerimenti, e il diritto di agire, sia pure in campo

limitato, dà maggiore soddisfazione che il privilegio di formulare ampi discorsi di portata indefinita. Se in prima analisi il ministro mi avesse offerto la scelta fra il Gabinetto di guerra e l'Ammiragliato, avrei certo preferito il secondo. Ora li avevo ambedue.

Non si era fissato il giorno della mia investitura ufficiale da parte del re e infatti non baciai mani fino al 5 settembre. Ma le prime ore di guerra possono essere decisive per le flotte. Informai quindi l'Ammiragliato che avrei assunto subito la carica e che alle sei sarei stato in ufficio. Il dicastero con grande gentilezza trasmise subito alla flotta la segnalazione: « Winston tornato! ». Ripresi così possesso di quell'ufficio che avevo lasciato con tanta pena e angoscia quasi un quarto di secolo prima, quando le dimissioni di Lord Fisher mi avevano costretto a lasciare la carica di Primo Lord e avevano rovinato irrimediabilmente, come si vide, il nostro importante progetto di forzare i Dardanelli. A pochi passi dietro la mia vecchia poltrona di un tempo, era ancora fissata la tavola di legno per le carte geografiche che avevo fatto apporre alla parete nel 1911 e sopra di essa era ancora applicata la carta del Mare del Nord, su cui giorno per giorno, allo scopo di concentrare l'attenzione sull'obbiettivo principale, facevo riportare dal Servizio Informazioni della Marina i movimenti e la posizione della flotta tedesca d'altomare. Più di un quarto di secolo era trascorso dal 1911, eppure la stessa nazione rivolgeva ancora contro di noi una minaccia mortale. Ancora una volta eravamo costretti a sguainare la spada in difesa di un paese debole, oppresso, innocente di ogni provocazione nei confronti dell'aggressore che aveva invaso le sue terre. Ancora una volta dovevamo combattere per la vita e per l'onore contro la possente collera della razza tedesca, disciplinata, spietata e valorosa. Ancora una volta! Così sia.

Poco dopo ricevetti la visita del Primo Lord del Mare. Durante il periodo in cui ero stato ministro della Marina, avevo avuto occasione di conoscere superficialmente Dudley

Pound che era uno degli ufficiali di fiducia di Lord Fisher. Al momento dello sbarco italiano in Albania avevo criticato aspramente la dislocazione della flotta del Mediterraneo, che era allora, nel 1939, al suo comando. Ci incontravamo ora come due colleghi, dalla cui cordialità di rapporti e identità di vedute dipendeva il perfetto funzionamento del complesso meccanismo dell'Ammiragliato. Nello sguardo che ci scambiavamo, l'amicizia non era scevra di diffidenza: ma sin dai primi giorni le nostre relazioni si fecero sincere e la mutua fiducia crebbe e maturò. Presi a valutare e apprezzare le grandi virtù personali e professionali dell'ammiraglio Pound. Durante lo svolgimento della guerra, fra traversie e fortune che ci colpivano con incessante alternativa, la nostra amicizia poté consolidarsi. E quando, quattro anni più tardi, Dudley Pound morì proprio al momento della nostra vittoria in Italia, lo commemorai rimpiangendo con dolore la perdita subita dalla marina e dalla nazione.

Trascorsi gran parte della notte del 3 settembre in colloquio coi Lords del Mare e coi capi dei vari dipartimenti, e sin dal mattino del 4 assunsi la direzione di tutte le questioni navali. Come già nel 1914, si era provveduto a mettere in atto misure precauzionali in vista della mobilitazione totale. Sin dal 15 giugno erano stati richiamati alle armi ufficiali e soldati in congedo. Il 9 agosto il Re aveva passato in rivista la flotta di riserva che già era in completo assetto per le esercitazioni e il 22 agosto si era proceduto al richiamo di altre classi in congedo. Il 24 agosto, il Parlamento aveva approvato il decreto per la difesa di emergenza e nel medesimo tempo la flotta aveva ricevuto l'ordine di spostarsi verso le basi di guerra; in pratica, la maggior parte del nostro naviglio si trovava già a Scapa Flow da alcune settimane. Dopo aver ricevuto l'autorizzazione a mobilitare al completo, l'Ammiragliato aveva potuto svolgere senza intralci il suo piano bellico e, nonostante certe gravi deficienze proprie soprattutto agli incrociatori e ai mezzi antisommergibili, al momento di accettare la sfida la flotta si trovò pronta al suo immenso compito, così come lo era stata nel 1914.

Il lettore si sarà accorto che avevo una considerevole familiarità con i problemi dell'Ammiragliato e della marina da guerra. Gli anni più intensi della mia vita erano stati quelli dal 1911 al 1915, quando mi era toccato il compito di preparare la flotta alla guerra e poi dirigere l'Ammiragliato durante i primi dieci critici mesi di conflitto. Avevo avuto modo di assimilare un'immensa quantità di informazioni particolareggiate e di apprendere molte lezioni sulla flotta e per la guerra sul mare. D'allora in poi mi ero occupato ancora di questioni navali studiando, scrivendo e parlando ripetutamente dell'argomento alla Camera dei Comuni. Avevo sempre conservato rapporti molto stretti con l'Ammiragliato, e sebbene durante tutti quegli anni ne avessi criticato l'opera con assiduità e rigore ero stato messo a parte di molti suoi segreti. Quattro anni di lavoro nella Commissione di ricerche per la difesa aerea mi avevano dato accesso a tutte le più moderne installazioni Radar, che ora esercitavano tanta influenza sulla nostra marina. Ho già detto come, nel giugno 1938, lo stesso Primo Lord del Mare, Lord Chatfield, mi avesse accompagnato in visita alla scuola antisommergibili di Portland, conducendomi poi in mare a bordo di un cacciatorpediniere per farmi assistere a un esercizio pratico di ricerche subacquee, effettuato mediante dispositivi *Asdic*. La mia intima amicizia con il defunto ammiraglio Henderson, tesoriere della marina fino al 1938, e le discussioni che il Primo Lord in carica mi aveva incoraggiato a tenere, in quei giorni, con Lord Chatfield a proposito dei progetti per le nuove corazzate e i nuovi incrociatori, mi avevano permesso di formarmi un'ampia conoscenza del settore delle moderne costruzioni navali. Come è naturale, poi, attraverso lo studio dei dati pubblicati avevo potuto valutare la potenza, la composizione e la struttura della nostra flotta quale era al presente e quale avrebbe potuto diventare in futuro, e avevo potuto acquisire nozioni analoghe sulle marine della Germania, dell'Italia e del Giappone.

Poiché avevo funzioni di critica e di incitamento, i miei

discorsi in pubblico si erano sempre soffermati sulle nostre debolezze e deficienze, senza mai mettere in discussione la grande potenza della flotta britannica e la fiducia che nuttivo nei suoi confronti. Asserire o insinuare che la nostra marina non fosse stata preparata adeguatamente per una guerra contro la Germania oppure contro la Germania e l'Italia, sarebbe stato ingiusto [nei riguardi del Governo Chamberlain e dei suoi consiglieri militari]. La difesa effettiva dell'Australia e dell'India di fronte a un simultaneo attacco giapponese avrebbe sollevato difficoltà assai più serie: ma, in questo caso, che per il momento non era probabile, avrebbe suscitato una reazione da parte degli Stati Uniti. Di conseguenza, quando assunsi il compito compresi di avere a mia disposizione lo strumento di guerra navale più temprato del mondo, e mi sentii certo che il tempo avrebbe rimediato agli errori commessi durante il periodo di pace, mettendoci in grado di affrontare vittoriosamente le spiacevoli sorprese della guerra.

La tremenda crisi che dovemmo superare nel 1914 non si ripeté. Allora eravamo entrati in guerra con un rapporto tra le corazzate di sedici a dieci, e tra gli incrociatori di due a uno. In quei lontani giorni avevamo mobilitato otto squadre da battaglia composte di otto corazzate con una divisione di incrociatori e una flottiglia CT. ciascuna, oltre a importanti forze dislocate oltremare, e dovevo prevedere un'azione generale contro una flotta più debole della nostra, eppure potentissima. Adesso la marina germanica aveva appena ricominciato a costruire e non era in grado neanche di formare un gruppo da battaglia. Alle due grandi corazzate *Bismarck* e *Tirpitz* che, bisognava ammetterlo, avevano superato i limiti di tonnellaggio concessi dal trattato, mancava ancora un anno per essere completate. I due incrociatori da battaglia, lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau*, il cui tonnellaggio la Germania aveva fraudolentemente aumentato da 10.000 a 26.000 tonnellate, erano stati ultimati nel 1938. Inoltre i tedeschi potevano disporre di tre « corazzate tascabili »

da 10.000 tonnellate: *Admiral Graf von Spee*, *Admiral Scheer* e *Deutschland*, oltre a due incrociatori rapidi da 10.000 tonnellate con cannoni da otto pollici, sei incrociatori leggeri, sessanta caccia e naviglio minore. Sulla superficie del mare, l'assoluto dominio della nostra flotta non poteva venir messo in pericolo: la marina britannica aveva una superiorità schiacciante nei confronti della marina tedesca, e non v'era ragione di dubitare che il suo addestramento o la maestria dei nostri equipaggi potessero rivelare deficienze di sorta. Se si eccettua una certa deficienza di incrociatori e di caccia, la nostra flotta era stata mantenuta all'altezza delle sue alte tradizioni. Doveva affrontare compiti enormi e innumerevoli, invece di un antagonista.

Al momento d'insediarmi all'Ammiragliato mi ero già formato nella mente un panorama della situazione strategica navale. Il dominio del Baltico aveva un'importanza vitale per il nemico. La Germania doveva conservare la padronanza di quel mare se non voleva perdere i rifornimenti della Scandinavia, il minerale di ferro della Svezia, e soprattutto il mezzo di difendersi da una incursione russa sulla sua lunga costa indifesa, la quale in certi punti distava poco più di cento miglia da Berlino. Ero quindi certo che durante la prima fase del conflitto la Germania non avrebbe compromesso la sua padronanza sul Baltico. Bisognava dunque prevedere che il nostro traffico sarebbe stato disturbato dai sommergibili, da qualche incursione di incrociatori e fors'anche da una corazzata tascabile, ma che nessuna delle navi necessarie al dominio del Baltico sarebbe stata arrischiata in differenti operazioni. La flotta germanica, nelle sue condizioni attuali, doveva mirare a questo principale e quasi unico obiettivo. Per i molteplici scopi della nostra potenza navale e per l'attuazione della nostra principale misura offensiva, il blocco, eravamo naturalmente costretti a mantenere al Nord una flotta più numerosa; ma non sembrava che fosse indispensabile impiegare una grande quantità di navi per prevenire eventuali irruzioni dal Baltico o dalla baia di Heligoland.

La sicurezza britannica sarebbe stata assai accresciuta se

qualche attacco aereo sul canale di Kiel avesse reso inutilizzabile, anche soltanto a intervalli, questa porta laterale del Mar Baltico.

Un anno prima avevo fatto pervenire a Sir Thomas Inskip un rapporto su questa particolare operazione:

29 ottobre 1938

Nel caso di un conflitto contro la Germania l'interruzione del Canale di Kiel costituirebbe un successo della massima importanza. Non sviluppo il concetto, in quanto lo ritengo ammesso a priori. Bisognerebbe tracciare piani per raggiungere questo scopo, qualora se ne presentasse la necessità, e i particolari dovrebbero venir definiti da una speciale commissione tecnica. Dato che il Canale ha poche chiuse e che le sue estremità non presentano grandi dislivelli, sarebbe facile porre riparo in breve tempo a qualsiasi interruzione provocata da bombe ad alto rendimento anche del tipo più pesante. Ma se si gettassero nel Canale numerose bombe di medio calibro con spoletta ad effetto ritardato, alcune regolate a un giorno, altre a una settimana, altre a un mese ecc., la loro esplosione a intervalli incerti e in luoghi imprevedibili vieterebbe il transito a tutte le corazzate e a ogni nave di una certa importanza, sin che si fosse provveduto al dragaggio completo del fondo. Per un impiego alternato si potrebbe considerare *l'uso di speciali spolette magnetiche*.

Quest'ultima frase sulle mine magnetiche ci interessa agli effetti degli avvenimenti che ben presto dovevano verificarsi. Comunque, nessuna misura speciale veniva presa in tale campo.

Allo scoppio della guerra la flotta mercantile britannica, con una stazza complessiva di oltre ventun milioni di tonnellate, aveva proporzioni quasi uguali a quelle del 1914. Il tonnellaggio medio era aumentato e di conseguenza le navi erano in minor numero, né si poteva far calcolo su tutte per il traffico commerciale. La marina richiedeva navi da guerra ausiliarie di vario tipo, che dovevano venir requisite tra i migliori piroscafi di linea. Tutte le Forze armate della difesa necessitavano di navi per impieghi speciali: l'esercito e la Royal Air Force per i movimenti di truppe e di equipaggi oltremare, la marina per il lavoro nelle basi navali o altrove

e particolarmente per i rifornimenti di nafta a punti strategici sparsi in tutto il mondo. La richiesta di naviglio per questi impieghi ammontava quasi a tre milioni di tonnellate, cui bisognava aggiungere le necessità inerenti alle comunicazioni con i Domini oltre oceano. Alla fine del 1939, dopo un calcolo delle perdite e dei profitti, il totale tonnellaggio britannico disponibile per uso mercantile era di circa quindici milioni e mezzo di tonnellate.

L'Italia non ci aveva ancora dichiarato guerra: era evidente che Mussolini aspettava gli eventi. In questo stato di incertezza e come misura precauzionale, sin che la nostra preparazione fosse completa, giudicammo opportuno dirottare il transito attorno al Capo di Buona Speranza. Ma dalla nostra parte, oltre alla nostra superiorità nei confronti delle marine riunite della Germania e dell'Italia, avevamo la flotta francese, portata dalla notevole esperienza e dalle lunghe cure dell'ammiraglio Darlan al più alto livello di forza e di efficienza cui la marina francese fosse giunta dai tempi della monarchia. Se l'Italia avesse aperto le ostilità, il Mediterraneo sarebbe divenuto il nostro principale campo di battaglia. Ero assolutamente contrario, eccetto come provvedimento momentaneo, a tutti i piani di abbandonare il grande mare interno per sorvegliarne soltanto i limiti estremi. Le nostre sole forze, anche senza l'appoggio della marina francese e dei suoi porti fortificati, erano sufficienti a scacciare le navi italiane e ad assicurarci in due mesi, o fors'anche prima, il controllo completo del Mediterraneo.

A un'Italia ostile il nostro dominio nel Mediterraneo avrebbe inflitto danni tali da renderle difficile o anche impossibile la continuazione della guerra. Tutte le sue truppe in Libia e in Abissinia sarebbero state come fiori recisi in un vaso. I francesi e le nostre truppe in Egitto avrebbero potuto ricevere tutti i rinforzi desiderati, mentre i soldati italiani si sarebbero trovati in una situazione disperata, se non alla fame. Rinunciare al Mediterraneo centrale significava esporre l'Egitto, il Canale di Suez e i possedimenti francesi a un'invasione del-

l'esercito italiano sotto guida germanica. Inoltre, quella serie di vittorie rapide e sensazionali che si sarebbero potute ottenere in questo teatro d'operazioni durante le prime settimane di guerra, avrebbero esercitato un peso salutare e considerevole nella lotta principale contro la Germania. Tra noi e questi successi navali e militari non dovevamo consentire che si frapponesse alcun ostacolo.

Nel periodo in cui ero rimasto estraneo all'Ammiragliato, avevo accettato con troppa facilità il suo punto di vista riguardo alla padronanza nel campo subacqueo. Sebbene l'efficienza tecnica dei dispositivi *Asdic* si fosse affermata in molti dei primi scontri con i sommergibili tedeschi, le nostre risorse in fatto di guerra sottomarina erano troppo limitate per poterci evitare serie perdite. La mia opinione già riferita: « Dovrebbe essere possibile mantenere il controllo della guerra subacquea in tutti i mari esterni, ed è certo che si perverrà a mantenerlo nel Mediterraneo. Vi saranno perdite, ma non tali da alterare l'equilibrio degli avvenimenti », non era errata. Durante il primo anno di guerra sottomarina non si verificarono eventi di straordinaria importanza. La battaglia dell'Atlantico doveva aver luogo soltanto nel 1941 e nel 1942.

Seguendo l'opinione prevalente all'Ammiragliato prima della guerra, anch'io non misurai abbastanza il pericolo e le conseguenze degli attacchi aerei sulla marina britannica. « A mio parere », avevo scritto pochi mesi prima della guerra, « modesto parere, in quanto le questioni di tal genere sono sempre difficili a giudicarsi, un attacco aereo sulle nostre navi da guerra non ci impedirà di esercitare in pieno la nostra superiorità navale. » Invece la minaccia aerea, anche se in parte esagerata, si rivelò ben presto in tutta la sua gravità, specie nel Mediterraneo. Malta, fornita di un sistema di difesa antiaerea pressoché trascurabile, costituiva un problema che non presentava una soluzione immediata. D'altra parte, durante il primo anno di guerra nessuna grande nave inglese venne affondata in seguito ad attacchi aerei.

Sino a questo momento, il Giappone non aveva dato segno di nutrire intenzioni ostili o di prepararsi a intervenire nella guerra. La principale preoccupazione nipponica era, naturalmente, l'America. Non ritenevo possibile che gli Stati Uniti assistessero passivi e indifferenti a un assalto del Giappone contro le installazioni europee nell'Estremo Oriente, quando anche i diretti interessi statunitensi non si fossero trovati in giuoco. In tal caso l'intervento dell'America, sia pure contro il solo Giappone, ci avrebbe apportato vantaggi assai superiori ai danni, per quanto fastidiosi, che ci sarebbero derivati dall'ostilità del Giappone. Nessun evento, per quanto minaccioso, che potesse svilupparsi in Estremo Oriente, doveva distogliere la nostra attenzione dall'obiettivo principale in Europa. Non eravamo in grado di proteggere i nostri interessi e possedimenti nel Mar Giallo dall'attacco nipponico. L'estremo limite fino al quale avremmo potuto spingere la nostra resistenza era la fortezza di Singapore. Singapore doveva reggere sin che il Mediterraneo fosse al sicuro e la flotta italiana eliminata.

Allo scoppio della guerra non mi soffermai a considerare la possibilità che il Giappone conquistasse Singapore, dato che quella piazzaforte era adeguatamente fornita di uomini e possedeva viveri e munizioni sufficienti almeno per sei mesi. Singapore è lontana dal Giappone quanto Southampton da New York. Il Giappone avrebbe dovuto inviare il grosso della sua flotta a 3000 miglia di distanza dalle proprie basi, far scortare almeno 60.000 uomini necessari alle operazioni di sbarco, iniziando poi un assedio che sarebbe terminato in una catastrofe se le comunicazioni navali fossero state troncate. Queste considerazioni, naturalmente, avrebbero perduto valore qualora i giapponesi, avendo occupato l'Indocina e il Siam, avessero potuto disporre di un potente esercito e di una poderosa forza aerea a solo 300 miglia di distanza dal golfo del Siam. Ma queste circostanze si verificarono soltanto dopo più di un anno e mezzo.

Sin quando la nostra marina manteneva la propria supe-

riorità e sin quando Singapore restava in nostre mani, qualsiasi tentativo nipponico di invadere l'Australia e la Nuova Zelanda era ritenuto inattuabile. All'Australasia potevamo concedere garanzie effettive di protezione, ma per farlo dovevamo attenerci a uno schema di operazioni ordinato secondo le nostre possibilità e i nostri intenti. L'eventualità che il Giappone, trionfante signore del Mar Giallo, inviasse in Australia una flotta per una spedizione di conquista e di colonizzazione, sembrava assolutamente inverosimile. Per esercitare una qualsiasi pressione sulla popolazione australiana sarebbe stata necessaria l'azione prolungata di un esercito forte e bene equipaggiato. Questo avrebbe richiesto un imprudente allontanamento della flotta giapponese e una lunga disordinata lotta in Australia. Da un momento all'altro la situazione nel Mediterraneo avrebbe potuto decidersi, permettendo a un'imponente forza navale di tagliar fuori gli invasori dalle loro basi. Gli Stati Uniti avrebbero potuto dichiarare al Giappone che ogni spostamento di navi o di trasporti militari nipponici a sud dell'Equatore sarebbe stato considerato un atto di guerra. Non era escluso che essi fossero disposti a formulare una simile dichiarazione, e sondando la possibilità di questo remoto evento non si poteva nuocere in alcun modo alla nostra causa.

La effettiva potenza della flotta britannica e della flotta tedesca, approntata o in via di completamento alla data del 3 settembre 1939, è esposta nell'Appendice A, insieme con le cifre riguardanti le marine francese, italiana, statunitense e nipponica. Era mia ben nota convinzione che *durante il primo anno di guerra mondiale* nessun pericolo avrebbe potuto minacciare il territorio dell'Australia e della Nuova Zelanda, e che per la fine di questo periodo si poteva sperare di aver liberato i mari e gli oceani. Come previsione per *il primo anno di guerra navale* questi concetti si dimostrarono fondati. Al momento opportuno parleremo dei terribili avvenimenti che si svolsero tra il 1941 e il 1942 nell'Estremo Oriente.

L'opinione della stampa, capeggiata dal *Times*, era favorevole alla costituzione di un Gabinetto di guerra composto di non

più di cinque o sei ministri, tutti liberi da servizi ministeriali. Solo in tal modo, asserivano i giornali, la condotta di guerra, specie nei suoi più vasti aspetti, poteva essere sottoposta a una larga e concorde revisione. L'ideale, insomma, consisteva nel concetto: "Cinque uomini senz'altro da fare che dirigere la guerra". Ma in opposizione a quest'idea si possono elencare molte obiezioni di indole pratica. Un gruppo distaccato di uomini politici si troverà sempre in posizione svantaggiosa, qualunque sia l'autorità di cui è investito, quando dovrà trattare con i ministri che dirigono i più importanti servizi: questo vale soprattutto per i dipartimenti delle Forze armate. I componenti un Gabinetto di guerra non hanno responsabilità diretta negli avvenimenti quotidiani. Essi possono prendere le decisioni più gravi, possono dare consigli prima di un'azione e possono criticarla in seguito, ma non hanno modo di discutere a pari condizioni con il Primo Lord dell'Ammiragliato o con i ministri dell'Aeronautica e della Guerra, che conoscono ogni particolare della situazione e ne reggono il peso con l'aiuto dei loro colleghi. Quando sono concordi hanno in pugno una potenza quasi illimitata, ma generalmente tra loro si verificano grandi divergenze di vedute. Si hanno allora accademie verbali e discussioni interminabili, mentre la guerra continua il suo corso precipitoso. Difficilmente i membri del Gabinetto di guerra osano affrontare i loro colleghi dei Ministeri, armati dei loro fatti e delle loro cifre. Provano un certo senso di colpevolezza nel sottoporre a nuove fatiche coloro che hanno il dominio effettivo della situazione. Sono quindi inclini a esercitare un'attività teorica di super-revisione e sono continuamente a giorno di una immensa quantità di informazioni, delle quali non osano fruire per timore di arrecare danni anziché vantaggi. Molto spesso finiscono con l'adempire funzioni conciliative o di arbitrato tra i vari Ministeri quando sorgono motivi di contrasto. È quindi necessario che i ministri in carica del Ministero degli Esteri e dei dicasteri militari siano membri integranti di questo nucleo supremo. Di solito alcuni, se non tutti i "cinque grandi", sono scelti per la loro influenza nel campo politico, anziché per la conoscenza o l'attitudine alle operazioni di guerra.

Di conseguenza il numero dei componenti il Gabinetto finisce per superare il ristretto circolo fissato all'inizio. Naturalmente si può ottenere una formazione più compatta quando il Primo Ministro stesso assume la carica di ministro della Difesa. Per quanto mi riguarda, non avevo piacere di trovarmi circondato da ministri privi di una vera occupazione: preferivo trattare con i capi delle organizzazioni anziché conferire con consiglieri. Tutti dovrebbero avere un lavoro quotidiano da compiere, una responsabilità definita da affrontare, e non resterebbe loro tempo di crear dissidi per amor di guai al solo scopo di mettersi in mostra.

La composizione iniziale del Gabinetto di guerra previsto da Chamberlain fu, in forza delle circostanze, esteso sino a includere Lord Halifax, ministro degli Esteri; Sir Samuel Hoare, ministro guardasigilli; Sir John Simon, cancelliere dello Scacchiere; Lord Chatfield, ministro del Coordinamento della Difesa; Lord Hankey, ministro senza portafoglio. A essi si aggiunsero i tre ministri delle Forze armate: Hore Belisha, segretario di Stato alla Guerra, Sir Kingsley Wood, segretario di Stato all'Aeronautica e io. Si richiedeva inoltre che a tutte le sedute presenziassero, pur non facendo parte del Gabinetto di guerra, il ministro dei Dominions, Eden, e il ministro degli Interni e della Difesa Nazionale, Sir John Anderson. La decisione di far partecipare al Gabinetto di guerra anche i capi dei tre Ministeri delle Forze armate esercitò un effetto negativo sull'autorità di Lord Chatfield che era ministro del Coordinamento della Difesa. Ma egli accettò la sua posizione con la gentilezza che gli era consueta.

Tutti i ministri, eccetto me, avevano avuto per molti anni cariche direttive o erano coinvolti nella situazione che dovevano ora affrontare in diplomazia e in guerra. Eden si era dimesso dalla politica estera nel febbraio del 1938. Io invece non rivestivo da undici anni cariche pubbliche. Perciò non avevo alcuna responsabilità negli avvenimenti passati, o in quelle deficienze della preparazione bellica che stavano divenendo evidenti. Al contrario, durante gli ultimi sei o sette anni ero stato il profeta delle sciagure che ora dovevamo subire in così vasta misura. Accingendomi dunque

a presiedere la poderosa organizzazione della marina, cui incombeva in questo momento tutto il peso della guerra attiva, non provai nessun disagio, e se avessi avuto qualche dubbio in proposito, sarebbero bastati a dissiparlo la gentilezza e la lealtà del Primo Ministro e dei suoi colleghi. Li conoscevo bene tutti. La maggior parte di essi avevano lavorato con me per cinque anni nel Gabinetto Baldwin e naturalmente i nostri rapporti, sia su basi di cordialità, sia su basi di controversia, si erano mantenuti costanti attraverso le continue variazioni della vita parlamentare. Pure, Sir John Simon e io rappresentavamo una generazione più anziana nell'amministrazione pubblica. Io avevo partecipato saltuariamente per quindici anni al Governo britannico, e lui quasi altrettanto prima che uno qualsiasi dei miei colleghi d'oggi avesse ottenuta una carica. Durante le difficoltà della prima guerra mondiale io mi ero trovato a capo dell'Ammiragliato e del Ministero dei rifornimenti bellici. Sebbene il Primo Ministro fosse più anziano di me di parecchi anni, io ero l'unico "antidiluviano". In un momento di crisi, quand'era naturale che si facesse appello alle energie e alle idee di uomini giovani, questa mia qualità poteva essermi ascritta a demerito. Compresi quindi che dovevo allungare il passo se non volevo farmi distanziare dalla generazione che era giunta nel frattempo ai posti di comando e dai giovani giganti che potevano rivelarsi da un momento all'altro. Confidavo inoltre nella mia esperienza, nel mio zelo, nella mia energia mentale.

A questo scopo adottai un sistema di vita che ero stato costretto a impormi nel 1914 e nel 1915, quando ero a capo dell'Ammiragliato, poiché aumentava notevolmente la mia resistenza quotidiana al lavoro. Durante il pomeriggio, appena mi era possibile, andavo a coricarmi per un'ora e sfruttavo al massimo la mia capacità di sprofondare immediatamente nel sonno. Con tale metodo potevo compiere nello spazio di un giorno il lavoro che normalmente avrebbe richiesto un giorno e mezzo. La natura non ha costruito l'uomo in modo che esso possa lavorare dalle otto del mattino fino a mezzanotte, senza quella breve parentesi di benefico oblio, che se pure dura soltanto venti minuti è sufficiente a rinnovare tutte le energie vitali. Mi seccava dover mandare me stesso a letto come un

bimbo tutti i pomeriggi, ma ero ricompensato dalla possibilità di lavorare ogni notte fino alle due o anche più tardi - a volte molto più tardi - e di cominciare la mia nuova giornata di lavoro tra le otto e le nove del mattino. Durante tutta la guerra mi sono attenuto a questa norma di vita e la raccomando a coloro che hanno bisogno di sfruttare al massimo la propria resistenza fisica e mentale per un lungo periodo. Anche l'ammiraglio Pound, Primo Lord del Mare, appena si fu reso conto del mio sistema lo adottò modificandolo però nel senso che invece di coricarsi egli preferiva appisolarsi in poltrona. Anzi, aderì al mio metodo con tanto entusiasmo da sonnecchiare persino durante le sedute del Gabinetto. Ma bastava che venisse pronunciata una parola concernente la marina, per risvegliarne in pieno l'attenzione e l'energia: al suo orecchio vigile e alla sua mente aperta nulla poteva sfuggire.

CAPITOLO II

I COMPITI DELL'AMMIRAGLIATO

Soltanto guerra navale - Piano di guerra dell'Ammiragliato - L'attacco subacqueo - I pescherecci Asdic - Controllo del traffico mercantile - Il sistema dei convogli - Il blocco - Mia prima riunione all'Ammiragliato - Necessità di avere i porti dell'Irlanda meridionale - La base principale della nostra flotta - Precauzioni inadeguate - "Rimpiattino" - Mia visita a Scapa Flow - Riflessioni a Loch Ewe - Perdita della "Courageous" - Tattica degli incrociatori - Il primo mese della guerra subacquea - Un settembre fruttuoso - Più vaste operazioni navali - Entusiasmo nella marina polacca - Lettera del presidente Roosevelt.

TUTTO il mondo fu percosso dallo stupore, quando una lunga pausa greve di apprensioni e di paure, seguì all'impetuoso assalto che Hitler aveva sferrato contro la Polonia e alle dichiarazioni di guerra dell'Inghilterra e della Francia. In una lettera privata, riprodotta dal suo biografo, Chamberlain descrisse questa fase come "guerra in sordina" (1); e la espressione mi è sembrata così esatta che l'ho adottata come titolo a questo libro. Le armate francesi non mossero all'attacco della Germania. Completata la mobilitazione, rimasero immobili, schierate lungo tutto il fronte. Da parte loro, i tedeschi non intrapresero contro la Gran Bretagna nessuna azione aerea, se si eccettua qualche volo di ricognizione; e la stessa linea di condotta fu seguita nei riguardi della Francia. Il Governo francese ci chiese di astenerci da incursioni aeree sulla Germania, affermando che esse avrebbero potuto provocare rappresaglie contro le industrie belliche francesi, prive di adeguate protezioni. Ci limitammo quindi al lancio di opu-

(1) FEILING, *op. cit.*, p. 424.



3. Fanterie tedesche pronte per l'assalto. L'equipaggiamento era perfetto; all'inizio della guerra gli uomini sorridevano e avevano sigarette e spavalderia.

4. Mediante i mezzi corazzati e l'aviazione d'assalto la *Blitzkrieg* poté sorprendere il mondo. Ecco un'azione combinata delle due nuove armi per la conquista di una striscia di bosco occupata da truppe polacche.



scoli di propaganda, per risvegliare nei tedeschi più elevati concetti morali. Questa strana fase di guerra in terra e in cielo meravigliò tutti. Francia e Gran Bretagna rimasero impassibili, mentre la potente macchina bellica tedesca distruggeva e soggiogava in poche settimane la Polonia intera. Hitler non ebbe certo ragione di dolersene.

La guerra sul mare assunse invece sin dalla prima ora una grande intensità e l'Ammiragliato divenne il centro attivo di tutti gli avvenimenti. Il 3 settembre tutte le nostre navi mercantili stavano solcando i mari di tutto il mondo, quando all'improvviso si videro aggredire da sommergibili tedeschi inviati all'agguato, soprattutto in prossimità delle coste occidentali. Quella stessa sera alle 9 il piroscafo *Athenia*, di 13.500 tonnellate, diretto verso l'oceano, venne silurato e affondò. Perirono 112 passeggeri, tra cui 28 cittadini statunitensi. La notizia di questo crimine percorse il mondo in poche ore. Il Governo germanico, per prevenire screzi con gli Stati Uniti, si affrettò a emanare un comunicato nel quale affermava che io personalmente avevo dato ordine di collocare a bordo una bomba per provocare la catastrofe e con essa un irrigidimento delle relazioni tra Stati Uniti e Germania. E in qualche ambiente a noi ostile si accordò credito a tale falsità (1). Il 5 e il 6 settembre vennero affondate al largo delle coste spagnole la *Bosnia*, la *Royal Sceptre* e la *Rio Claro*: soltanto l'equipaggio della *Rio Claro* fu tratto in salvo. Erano navi importanti.

Il primo promemoria che stesi all'Ammiragliato riguardava la prospettiva della minaccia sottomarina nell'immediato futuro:

4 settembre 1939

Al Direttore del Servizio Informazioni Marina

Prego farmi pervenire una situazione delle forze subacquee tedesche che sono ora in efficienza o che lo saranno nei prossimi mesi. Vogliate distinguere i sommergibili che possono affrontare l'Oceano e quelli di minore portata. In ogni singolo prospetto, vi prego di esporre il probabile raggio d'azione calcolato in giorni e in miglia.

(1) Vebi: *Nuremberg Documents* (H. M. Stationary Office. Parte II, p. 267 sgg.).

Venni subito informato che il nemico aveva sessanta sommergibili e che un centinaio sarebbe stato pronto al principio del 1940. Il giorno 5 mi venne fornito un prospetto particolareggiato che meritava ampia riflessione (1). Il numero dei sommergibili a grande autonomia era imponente e rivelava le intenzioni del nemico di operare negli oceani entro il minor tempo possibile.

All'Ammiragliato esistevano ampi progetti per una moltiplicazione dei nostri mezzi antisommergibili. In particolar modo si erano presi i provvedimenti necessari per attrezzare con dispositivi *Asdic* sessantotto fra i pescherecci più grandi e più veloci disponibili; la trasformazione di alcuni era già in uno stadio avanzato. Era anche pronto in ogni particolare un programma per la costruzione di piccoli e grandi cacciatorpediniere e di incrociatori, come di altro naviglio ausiliario; non appena scoppiato il conflitto tale programma entrò automaticamente nella fase di attuazione. La guerra precedente aveva rivelato la superiore efficacia del sistema dei convogli. Da alcuni giorni

(1)

SOMMERGIBILI GERMANICI

Tipo	Tonnellaggio	Numero in servizio nell'agosto 1939	Numero previsto in servizio nel dicembre 1939	Numero previsto in servizio all'inizio del 1940	Raggio di azione approssimativo	
					Miglia	Giorni
Costiero	250	30	32	32	4000	33 vel. 5 n.
Oceanico	500	10	10	23	7200	30 » 10 »
»	517	9	15	17		
»	712	2	2	...	8400	35 » 10 »
»	740	8	13	16		
»	1060	...	2	11	10000	42 » 10 »
»	1028	1	(Costruito per la Turchia e non consegnato)		8000	35 » 10 »
Totale	60	74	99

l'Ammiragliato aveva assunto il controllo del movimento di tutte le navi mercantili e i comandanti dovevano seguire le rotte loro indicate e aggregarsi ai convogli, quando ne ricevevano l'ordine. La nostra debolezza in fatto di navi di scorta ci aveva però costretti ad adottare un sistema di rotte incerte e sempre diverse sugli oceani, sin quando il nemico seguisse il suo metodo di guerra subacquea senza limiti di estensione; e in prima analisi avevamo ritenuto opportuno restringere le formazioni di convogli alle coste orientali dell'Inghilterra. Ma l'affondamento dell'*Athenia* sconvolse tutti questi piani e da quel momento in poi adottammo il sistema dei convogli anche nell'Atlantico settentrionale.

L'organizzazione dei convogli era stata preparata con somma cura e gli armatori avevano partecipato a regolari consultazioni sui metodi difensivi che li interessavano. Inoltre, i comandanti avevano ricevuto istruzioni per poter fronteggiare i nuovi doveri che la guerra inesorabilmente avrebbe loro imposto ed erano stati messi a giorno dei sistemi speciali di segnalazione attenendosi ai quali avrebbero potuto prendere nei convogli il posto loro assegnato. La marina mercantile affrontò con fermezza l'ignoto. Lungi dall'appagarsi di un compito passivo, le navi mercantili richiesero armi. La legge internazionale aveva già riconosciuto legale l'impiego dei cannoni per autodifesa da parte dei bastimenti mercantili; e l'armamento difensivo di tutti i piroscafi che correvano gli oceani, come pure l'addestramento degli equipaggi, rientrava nel programma dell'Ammiragliato. Questi piani vennero attuati senza indugio. Costringendo i sommergibili ad attaccare in immersione invece che alla superficie mediante il cannone, il bastimento aggredito aveva maggior tempo per fuggire e l'attaccante era costretto a sciupare gran numero di siluri senza ottenere risultati. I cannoni usati contro i sommergibili durante la guerra precedente erano stati conservati dalla nostra preveggenza, ma le armi per la difesa antiaerea erano molto scarse. Dovevano trascorrere molti mesi prima che le navi mercantili venissero dotate di adeguati mezzi per la difesa contro gli attacchi aerei, e nel frattempo si verificarono dure perdite. Sin dai primi giorni progettammo di dotare di al-

meno un cannone navale un migliaio di piroscafi, entro i primi tre mesi di guerra. E così si fece.

Oltre a proteggere le nostre navi dovevamo anche ostacolare il traffico tedesco sui mari e impedire ogni importazione in Germania. Il blocco fu messo in opera con estremo vigore. Si creò un Ministero per la Economia di Guerra che aveva il compito di dirigere la condotta delle azioni, mentre l'Ammiragliato ne controllava l'esecuzione. Come già era accaduto nel 1914 il traffico mercantile nemico scomparve quasi subito dagli oceani. Per la maggior parte i piroscafi tedeschi cercarono rifugio in porti neutrali oppure sfuggirono all'attacco, quando vennero scoperti, mutando rotta. Ciononostante, prima della fine del 1939 gli alleati avevano potuto catturare quindici navi per un totale di 75.000 tonnellate, e le avevano rimesse in servizio. Il grande piroscapo tedesco *Bremen*, dopo essersi rifugiato nel porto sovietico di Murmansk, poté raggiungere la Germania solo in virtù del rigido e giusto rispetto che il nostro sommergibile *Salmon* volle tributare alle convenzioni delle leggi internazionali, evitando di assalirlo (1).

Il 4 settembre sera tenni la mia prima riunione all'Ammiragliato. Data l'importanza dei punti salienti in essa esaminati, prima di coricarmi nelle ore piccole registrai con parole mie le conclusioni raggiunte circa i movimenti del naviglio e le azioni di guerra:

5 settembre 1939

1) In questa prima fase, mentre il Giappone rimane tranquillo e l'Italia, seppure con atteggiamento non deciso, si mantiene neutrale, l'attacco principale sembra diretto contro le navi provenienti dall'Atlantico.

2) Ci si è attenuti al sistema dei convogli. Con questo termine si intende definire soltanto i convogli antisommergibili. Tutto quello che concerne il problema di resistere ad attacchi di incrociatori o navi corazzate non viene contemplato in queste speciali annotazioni.

(1) Il *Salmon* era agli ordini del tenente di vascello Bickford, il quale ottenne una speciale promozione per le brillanti e numerose azioni compiute; ma, dopo breve tempo, egli scomparve con il sommergibile.

3) Il Primo Lord del Mare sta studiando la possibilità di spostare verso gli approdi occidentali della Gran Bretagna tutti quei caccia e quelle navi scorta che possono venir richiamati dal teatro di guerra orientale e dal Mediterraneo, allo scopo di aggiungerne possibilmente dodici alla scorta dei convogli. Ciò dovrebbe essere attuabile in un periodo di circa un mese, sin quando venga messa in servizio una grande quantità di pescherecci *Asdic*. Si dovrebbe preparare un quadro contenente il numero di queste navi che si prevede saranno consegnate nel mese di ottobre. Riguardo alla prima consegna sembra opportuno non aspettare che si sia provveduto ad armarle di cannoni, ma affidarsi alle bombe antisommergibili. Si prenderà di nuovo in considerazione l'impiego di cannoni quando l'urgenza sia diminuita.

4) Il direttore del traffico marittimo dovrebbe essere in grado di riferire giorno per giorno i movimenti di tutte le navi inglesi che approdano all'isola. A questo scopo si potrà creare, se necessario, un ufficio o un organismo particolarmente incaricato. Una mappa di vaste dimensioni dovrebbe recare ogni mattina le indicazioni concernenti tutte le navi che si trovassero a due o meglio a tre giorni di viaggio dalle nostre coste. La rotta e il controllo di ciascuna nave devono esser preveduti e prescritti in anticipo, di modo che a ogni singolo caso venga accordata nei limiti del possibile un'attenzione distinta e particolare. Vi prego di farmi pervenire le proposte per attuare questo piano d'azione, che dovrebbe avere inizio entro ventiquattro ore, prendendo a questo scopo gli opportuni contatti con il Ministero del commercio e gli altri Ministeri interessati.

5) Il direttore del traffico marittimo dovrebbe inoltre preparare domani un progetto in base al quale ogni comandante di mercantile proveniente dall'Atlantico (compresa la Baia) riceva al suo arrivo la visita di una competente autorità navale, la quale per conto della direzione della marina mercantile esamini il suo itinerario con i relativi dirottamenti. Si dovrebbero mettere in evidenza tutte le infrazioni agli ordini dell'Ammiragliato, punendo i casi più gravi con l'esempio di qualche licenziamento. L'Ammiragliato assume la responsabilità delle istruzioni che impartisce; i comandanti delle navi mercantili devono obbedire. Si dovrebbe definire uno schema per quanto riguarda il personale e i regolamenti, oltre alle adeguate penalità.

6) Per il momento sembra più opportuno mantenere il dirottamento del traffico mercantile dal Mediterraneo al Capo di Buona Speranza. Ciò non esclude il transito dei convogli di truppe, ai quali naturalmente le navi mercantili potrebbero aggregarsi. Ma tali convogli si costituiranno occasionalmente, ad esempio una volta ogni mese o ogni tre

settimane, e dovranno rientrare nel quadro delle operazioni navali, non delle misure di protezione per il traffico mercantile.

7) Da quanto esposto sopra risulta che anche il Mar Rosso durante le prime sei settimane o i primi due mesi di guerra sarà chiuso a ogni transito eccetto quello inerente alle operazioni navali e, forse, al traffico costiero con l'Egitto.

8) Questa spiacevole situazione potrà trovar rimedio quando si sia provveduto alla consegna dei pescherecci forniti di *Asdic* e, in un secondo tempo, quando l'Italia avrà assunto un atteggiamento deciso. Non possiamo esser sicuri che il contegno incerto dell'Italia sia chiarito entro le prossime sei settimane, nonostante le pressioni che si dovrebbero rivolgere al Governo di Sua Maestà per indurlo a provocare una soluzione favorevole nel più breve termine possibile. Nel frattempo, il naviglio corazzato nel Mediterraneo si terrà sulla difensiva e potrà così fare a meno, in parte, di quella protezione di cacciatorpediniere che sarebbe necessaria qualora esso dovesse avvicinarsi alle coste italiane.

9) Una crisi navale assai grave si avrebbe se la Germania potesse impiegare le sue cinque (o sette) unità maggiori. In questo caso bisognerebbe studiare nuovi piani. L'Ammiragliato non è in grado di assicurare alle navi mercantili una scorta in grado di opporsi ad attacchi di unità navali importanti. Simili azioni potrebbero essere contrastate solo da operazioni della flotta che darebbe caccia al nemico, mentre il traffico mercantile verrebbe dirottato fino a felice esito delle operazioni.

Il Primo Lord sottopone queste annotazioni allo studio, *alla critica e alla correzione* dei suoi colleghi dell'Ammiragliato e spera di ricevere proposte per un'azione nel senso desiderato.

Si provvede quasi subito all'organizzazione dei convogli diretti oltremare. All'8 di settembre erano già in funzione tre grandi rotte, e cioè: due da Liverpool e dal Tamigi all'oceano Atlantico, e una linea costiera tra il Tamigi e il Forth. Nel piano di guerra era contemplata l'istituzione di corpi di funzionari adibiti al controllo dei convogli che entravano o uscivano da questi porti e in altri porti territoriali, o extraterritoriali. A tale proposito si erano già presi solleciti provvedimenti. Nel frattempo tutte le navi dirette oltremare, che si trovavano nella Manica e nel Mar d'Irlanda e non erano raggruppate in convogli, ebbero ordine di riunirsi a Plymouth e a Milford

Haven: ogni viaggio indipendente fu proibito. Anche oltremare si organizzarono convogli per il ritorno in patria delle nostre navi. Il primo salpò da Freetown il 14 settembre, e da Halifax (Nuova Scozia) due giorni più tardi. Prima della fine del mese aveva cominciato ad attuarsi un regolare servizio di convogli in partenza dal Tamigi e da Liverpool e diretti in Inghilterra da Halifax, da Gibilterra e da Freetown.

Sulla necessità vitale di vettovagliare l'Isola e sviluppare il nostro potenziale bellico si abbatté ora d'improvviso la perdita paralizzante dei porti irlandesi meridionali. Ciò impose una ulteriore limitazione al raggio di azione dei nostri cacciatorpediniere che già erano in scarso numero.

5 settembre 1939

Al Primo Lord del Mare e a tutti gli altri interessati

I capi dei dipartimenti interessati dovranno stendere uno speciale rapporto circa i problemi sollevati dalla cosiddetta neutralità del cosiddetto Eire e farlo pervenire al Primo Lord, per mezzo del Primo Lord del Mare e dello Stato Maggiore della Marina. Più di una questione deve essere analizzata: 1) Qual è il parere del servizio informazioni in merito all'aiuto che qualche irlandese malcontento potrebbe fornire ai sommergibili tedeschi nelle baie occidentali dell'Irlanda? Dato che lanciano bombe in Londra (1), perché si dovrebbe escludere la possibilità che riforniscano di combustibile i sommergibili tedeschi? Bisognerebbe esercitare una strettissima vigilanza.

In secondo luogo, è necessario studiare il raggio di azione che i nostri caccia hanno dovuto adottare, ora che non possono più usufruire di Berehaven o di altre basi irlandesi per la guerra contro i sommergibili. A questo punto, bisognerà aggiungere una dimostrazione dei vantaggi che avremmo avuto qualora ci fosse stato possibile disporre di tali basi.

L'Ammiragliato deve esser pronto a non ricevere risposte esaurienti in merito alla questione della neutralità dell'Eire, poiché essa solleva problemi che ancora non sono stati affrontati e che il Primo Lord non è certo di poter risolvere. Ma bisogna accordare piena considerazione a tutte le domande qui esposte.

(1) Questo accenno riguarda un episodio delittuoso che non aveva alcuna relazione con la guerra.

Dopo che si era messo in atto il sistema dei convogli, la più impellente necessità consisteva nel trovare una base sicura per la flotta. Il 5 settembre, alle 10 del mattino, tenni in proposito una lunga conferenza. Questo mi ricondusse alla mente molti antichi ricordi. In una guerra contro la Germania, Scapa Flow è il miglior punto strategico da cui la marina britannica possa sorvegliare gli sbocchi del Mare del Nord e mantenere in atto il blocco. Fu soltanto durante gli ultimi due anni del precedente conflitto che la nostra flotta ritenne di aver ottenuto la superiorità necessaria per spostarsi verso Sud, raggiungendo Rosyth ove aveva il vantaggio di usufruire di un arsenale di prim'ordine. Ma ora Scapa, a causa della maggior lontananza dalle basi aeree tedesche, costituiva la posizione più favorevole, e come tale era stata scelta nei piani definitivi dell'Ammiragliato.

Nell'autunno del 1914 un senso di inquietudine aveva pervaso la nostra flotta. Si era fatta strada l'idea che *i sommergibili tedeschi inseguivano le navi entro i porti*. All'Ammiragliato nessuno riteneva possibile che un sommergibile in immersione trovasse modo di attraversare quell'intricato dedalo di canali che soli danno accesso alla grande insenatura di Scapa. In quel tempo le violente maree e le correnti del Pentland Firth, che hanno spesso una velocità di otto o dieci nodi, sembravano presentare un effettivo ostacolo nei riguardi di un'azione simile. Ma la flotta, composta di quasi cento grosse navi, si era lasciata dominare dal dubbio. In due o tre occasioni, tra cui notevole quella del 17 ottobre 1914, fu dato l'allarme ritenendo che un sommergibile avesse forzato l'ancoraggio. I cannoni spararono, i caccia scandagliarono le acque e l'intera gigantesca armata prese il largo con nervosa premura. Alla fine, risultò che l'Ammiragliato aveva ragione: durante tutta la guerra, nessun sommergibile tedesco riuscì a superare quel passaggio obbligato. Soltanto nel 1918, dopo la rivolta della marina germanica, un sommergibile con un equipaggio composto esclusivamente di ufficiali che cercavano di salvare il proprio onore, incontrò la distruzione in un ultimo tentativo disperato.

Tuttavia, mi era rimasto un ricordo profondo e spiacevole di quei giorni e delle fatiche estreme che avevamo dovuto affrontare per chiudere gli accessi alla rada e tranquillizzare gli equipaggi.

Ora, nel 1939, i pericoli da considerare erano due: il primo, quello antico delle incursioni subacquee, il secondo, quello nuovo degli attacchi aerei. Durante la riunione cui ho accennato fui sorpreso di apprendere che per fronteggiare le moderne forme di aggressione in ambedue i casi non si fossero prese maggiori precauzioni. A ciascuno dei tre principali accessi erano stati preparati sbarramenti antisommergibili di nuovo tipo, ma consistevano unicamente in linee di reti. Gli stretti e tortuosi approdi sul lato orientale dell'insenatura, difesi soltanto dai resti di relitti affondati a scopo protettivo durante la precedente guerra e scarsamente rinforzati in questi ultimi tempi, costituivano una causa di preoccupazione. Date le dimensioni, la velocità, la potenza dei sommergibili moderni, non sussisteva più negli ambienti responsabili l'antica convinzione che bastassero le forti correnti di marea a sbarrare loro il passaggio. Come risultato della riunione, si impartirono numerosi ordini per aggiungere nuove reti e navi da affondare a sbarramento.

Nessuno si era preoccupato del nuovo pericolo aereo. Tutte le difese antiaeree di Scapa Flow si riducevano a due batterie di cannoni antiaerei cui spettava il compito di proteggere le petroliere a Hoy e l'ancoraggio dei cacciatorpediniere. Quando la flotta era in porto si poteva utilizzare un campo d'aviazione nei pressi di Kirkwall per apparecchi di marina, ma non erano stati presi provvedimenti per una immediata partecipazione della Royal Air Force alla difesa, e la stazione Radar sulla costa, sebbene fosse in servizio, non era in piena efficienza. Esisteva un progetto, già approvato, per l'assegnazione alla base di Wick di due squadriglie di apparecchi da caccia, ma sino al 1940 questa misura non sarebbe divenuta effettiva. Chiesi un piano d'azione immediato. La nostra difesa aerea era così estesa, le nostre risorse così limitate e i punti vulnerabili, inclusa la vastissima metropoli, così numerosi, che chiedere molto era inutile. D'altra parte, soltanto cinque o sei grandi navi, che possedevano già un proprio poderoso armamento antiaereo,

necessitavano di protezione contro gli attacchi aerei, e l'Ammiragliato provvide a inviare due squadriglie di caccia marittimi che difendessero la flotta durante la sua permanenza a Scapa Flow.

La cosa più importante era di avere postazioni di artiglieria a brevissima distanza l'una dall'altra, e per il momento non potevamo far altro che adottare quella tattica del rimpiattino cui già eravamo stati costretti nell'autunno del 1914. Sulla costa occidentale della Scozia esistevano parecchi ancoraggi interni, facili a proteggersi dagli attacchi subacquei con reti indicatrici e un'incessante perlustrazione. Il sistema di nascondere le navi in luoghi sicuri aveva dato ottimi risultati durante la guerra precedente, ma persino allora era bastato un rombo di aeroplano curioso, rifornito forse da una mano traditrice, per colmarci il cuore di paura. Ora che il maggior raggio d'azione degli aerei esponeva di continuo le isole britanniche alla rapida azione delle macchine fotografiche di ricognizione non c'era più la possibilità di trovare un ricovero ove le nostre navi potessero nascondersi contemporaneamente contro gli attacchi aerei e subacquei. Comunque, le navi da proteggere non erano molte e si poteva spostarle da un luogo all'altro con tale frequenza, che, non disponendo di altre alternative, accettammo il rischio con la maggior buona grazia possibile.

Sentii il dovere di visitare Scapa Flow appena ne ebbi la possibilità. Non avevo più veduto il comandante in capo, Sir Charles Forbes, dal 1938, quando Lord Chatfield mi aveva accompagnato alla scuola antisommergibili di Portland. Chiesi quindi il permesso di non assistere alle nostre quotidiane riunioni di Gabinetto, e la notte del 14 settembre partii per Wick con un piccolo stato maggiore personale. Trascorsi la massima parte dei due giorni seguenti ispezionando il porto e le sue vie di accesso, col loro sbarramento di reti. Mi venne assicurato che erano altrettanto inviolabili quanto al tempo dell'altra guerra, e che importanti aggiunte e modifiche erano in corso o stavano per venire attuate. Presi alloggio sulla nave

ammiraglia *Nelson* e ebbi modo di discutere con il comandante in capo e con i suoi ufficiali tutti i problemi relativi non solo a Scapa Flow, ma alla condotta della guerra sui mari. Il resto della flotta era nascosto a Loch Ewe e il 17 settembre l'ammiraglio mi ci condusse, a bordo della *Nelson*. Quando uscimmo in mare aperto fui sorpreso nell'accorgermi che non avevamo nessuna scorta. « Credevo » feci osservare « che neppure una singola corazzata uscisse in mare senza almeno la protezione di due cacciatorpediniere. » L'ammiraglio mi rispose: « Naturalmente saremmo lieti di poterci attenere a questa norma, ma non abbiamo abbastanza cacciatorpediniere per farlo. D'altra parte le acque sono perlustrate di continuo e in poche ore saremo entrati nelle Minches ».

Era una giornata bellissima come le altre. Tutto andò bene e la sera gettammo l'ancora a Loch Ewe ove erano riunite le nostre altre quattro o cinque grandi navi. L'accesso all'insenatura era chiuso da diverse reti indicatrici e le acque erano perlustrate di continuo da battelli muniti di *Asdic* e di bombe antisommergibili. Da ogni lato si elevavano in tutto il loro splendore le purpuree colline della Scozia. Tornai con il pensiero addietro di un quarto di secolo a quell'altro settembre, quando mi ero recato a visitare Sir John Jellicoe e i suoi ufficiali in questa medesima baia e li avevo trovati con le loro lunghe linee di corazzate e di incrociatori all'ancora, preda delle medesime preoccupazioni che ci turbavano adesso. Quasi tutti i comandanti e gli ammiragli di allora erano morti o erano andati da tempo in pensione. Gli ufficiali superiori che mi vennero presentati durante la visita alle diverse navi, erano sottotenenti di vascello o guardiamarina in quei lontani giorni. Prima dello scoppio della precedente guerra avevo avuto per tre anni la possibilità di fare la conoscenza personale e di approvare le nomine di gran parte degli ufficiali superiori; ora tutti i nomi e i visi erano nuovi. La disciplina perfetta, lo stile, il contegno, il cerimoniale di rito non erano mutati. Ma una generazione nuova vestiva le stesse uniformi e occupava i medesimi posti. Solo le navi erano quasi tutte state costruite durante il mio periodo di carica. Nessuna di esse era nuova. Ebbi una strana impressione, quasi mi trovassi d'un tratto

restituito a una precedente vita. Sembrava che io fossi l'unico sopravvissuto nella stessa posizione che avevo tenuto tanto tempo prima. Ma non era così: anche i pericoli erano rimasti immutati. Il pericolo si nascondeva sotto le onde, più grave a causa della maggior potenza dei sommergibili; il pericolo scendeva dal cielo, non solo in quanto poteva venir scoperto il nostro luogo di rifugio, ma in quanto un attacco pesante e fors'anche micidiale poteva aver luogo da un momento all'altro!

Dopo aver ispezionato altre due navi durante la mattinata del 18, ed essermi formato un alto concetto del comandante in capo, mi recai in automobile da Loch Ewe a Inverness dove ci aspettava il treno. Durante il tragitto ci fermammo, per un breve spuntino accanto a un torrente le cui acque splendevano sotto i caldi raggi del sole. Mi sentivo oppresso dai ricordi.

*For God's sake let us sit upon the ground
And tell sad stories of the death of kings (1).*

Nessuno con così breve intervallo si era mai trovato in un così terribile identico evento. Nessuno aveva affrontato pericoli e responsabilità così alte o, per esprimermi in parole più povere, aveva conosciuto il trattamento che viene inflitto al Primo Lord del Mare quando le grandi navi affondano e le cose vanno male. E se avessimo dovuto percorrere di nuovo lo stesso ciclo, sarei forse stato sottoposto di nuovo alla tragedia di un congedo? Fisher, Wilson, Battenberg, Jellicoe, Beatty, Pakenham, Sturdee: tutti scomparsi!

*I feel like one
Who treads alone
Some banquet hall deserted,
Whose lights are fled,
Whose garlands dead,
And all but he departed! (2)*

(1) « Per amor di Dio, sediamo a terra - A narrar tristi storie della morte dei Re. »

(2) « Io sono come Chi cammini solo - Per deserti saloni - E spente son le luci - E morte le ghirlande - E tutti meno lui sono scomparsi! »

E che dire del cimento supremo nel quale ci eravamo di nuovo irremediabilmente gettati? La Polonia era in agonia, la Francia era solo una pallida ombra del suo valore guerriero di un tempo, il Colosso Russo anziché amico o neutrale sembrava dovesse divenirci ostile. L'Italia non era più in rapporti cordiali con noi, il Giappone non era nostro alleato. E l'America avrebbe forse partecipato di nuovo al conflitto? L'Impero britannico rimaneva intatto e gloriosamente unito, ma la sua preparazione non era sufficiente. Avevamo ancora il dominio dei mari. Ma il nuovo e mortale pericolo aereo ci sovrastava, con forze paurosamente preponderanti. Pareva che il quadro si facesse sempre più oscuro.

Salimmo in treno a Inverness e viaggiammo tutto il pomeriggio e tutta la notte per raggiungere Londra. La mattina seguente, a Euston, fui sorpreso di vedere il Primo Lord del Mare ad attendermi al treno. L'ammiraglio Pound aveva l'aria triste. « Ho una cattiva notizia, » mi disse. « La *Courageous* è stata affondata ieri sera nel canale di Bristol. » La *Courageous* era una delle nostre più vecchie portaerei, ma in questo momento ci era particolarmente necessaria. Lo ringraziai di aver voluto venire di persona ad annunziarmene la perdita e dissi: « Non possiamo sperare di condurre una guerra come questa senza affrontare di quando in quando avvenimenti simili. Ho già veduto accadere molte cose dello stesso genere ». E presi subito un bagno, per tornare alla fatica del nuovo giorno.

Con l'intento di colmare lo svantaggio di due o tre settimane di tempo occorrenti per formare le nostre flottiglie di difesa contro i sommergibili, si era deciso di usare le navi portaerei per la scorta dei piroscafi isolati e disarmati che in gran numero procedevano verso le nostre coste. Era un rischio, ma avevamo il dovere di correrlo. La *Courageous* era stata destinata a questo impiego, con l'appoggio soltanto di quattro cacciatorpediniere. Verso la sera del giorno 17 due di questi caccia avevano dovuto mettersi all'inseguimento di un sommergibile che aveva attaccato un bastimento mercantile. Quando, al sopraggiungere dell'oscurità, la *Courageous* manovrò secondo il vento per permettere ai suoi aerei di atterrare sul ponte, le accadde, per quella che era una possibilità su cento,

d'incontrare un sommergibile tedesco. Dell'equipaggio di 1260 uomini che si trovavano a bordo della *Courageous*, più di cinquecento perirono, ivi incluso il comandante Makeig-Jones che volle inabissarsi con la sua nave. Tre giorni prima, un'altra delle nostre portaerei che più tardi doveva divenir famosa, la Regia Nave *Ark Royal*, era stata attaccata da un sommergibile mentre adempiva un incarico consimile. Ma per fortuna i siluri avevano fallito il bersaglio e i cacciatorpediniere di scorta erano immediatamente riusciti ad affondare l'attaccante.

Tra i nostri problemi navali aveva grande importanza quello di combattere contro gli attacchi di superficie, che si sarebbero iniziati ben presto, come già era avvenuto nel 1914.

Il 12 settembre emanai il seguente promemoria:

12 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

DIRETTIVE PER L'IMPIEGO DEGLI INCROCIATORI

In passato abbiamo fatto quanto era possibile per proteggere con gli incrociatori il traffico mercantile da improvvisi attacchi; e considerata la vastità delle zone oceaniche che dobbiamo sorvegliare ci siamo attenuti al principio «più navi ci sono, meglio è». Nella vigilanza dei mezzi di incursione o di incrociatori, anche i piccoli incrociatori fanno la loro parte e nel caso dell'*Emden* siamo stati costretti ad adunare più di venti navi prima di riuscire ad accerchiarla. Comunque, considerando il problema secondo più ampi criteri, si giungerebbe alla conclusione che sono necessari nuovi raggruppamenti esplorativi. Mentre una divisione di incrociatori composta di quattro navi potrebbe perlustrare un fronte diciamo di 80 miglia, un solo incrociatore accompagnato da una nave portaerei potrebbe coprire almeno 300 miglia, e se si considera anche lo spostamento della nave, 400 miglia. D'altra parte bisogna tener presente che i futuri aggressori saranno navi potenti, pronte a dare combattimento a una nave isolata appena se ne presenti l'occasione. Moltiplicare incrociatori di limitata potenza non significa sgomberare i mari dalle potenti navi corsare, in quanto questi incrociatori costituiscono una facile preda e non possono rappresentare un ostacolo capace di precludere la fuga al nemico.

Ogni gruppo in perlustrazione deve essere in grado di scoprire, raggiungere e distruggere. A questo scopo abbiamo bisogno di un certo numero di incrociatori superiori alle 10.000 tonnellate, o di alcune coppie dello stesso tipo da 10.000 che possediamo ora. Essi dovrebbero essere accompagnati da piccole portaerei del minimo dislocamento possibile, capaci di trasportare una o due dozzine di aeroplani. La formazione ideale dovrebbe esser costituita da un incrociatore o da due incrociatori di tonnellaggio minore, più una portaerei, quattro cacciatorpediniere di grande autonomia, e due o tre petroliere velocissime appositamente costruite. Una formazione simile sarebbe protetta dagli attacchi dei sommergibili e potrebbe perlustrare zone vastissime, liberandole da ogni aggressione che avesse a scoprire.

La tattica descritta in questo mio promemoria, di formare gruppi di navi per il pattugliamento dei mari, composti di forze ben dosate capaci di coprire vaste zone e sventare le azioni corsare nel corso della loro missione, venne attuata fin dove la consentivano le nostre risorse limitate, e tornerò sull'argomento in uno dei capitoli successivi. La stessa idea venne applicata dagli americani su scala più estesa nel loro sistema *Task Force*, che recò un importante contributo all'arte della guerra navale.

Verso la fine del mese ritenni fosse opportuno da parte mia fare alla Camera una esposizione coerente degli avvenimenti e loro cause.

24 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Ministro

Non sarebbe bene che io facessi alla Camera un rapporto sulla guerra subacquea e sulla nostra situazione navale in genere, più vasto di quanto potreste fare voi nel vostro discorso? Ritengo di poter parlare per venti o trenta minuti su questo argomento, e credo che una mia dichiarazione sarebbe tempestiva. Quando l'altro giorno ho ricevuto in colloquio confidenziale sessanta rappresentanti della stampa, li ho veduti palesemente sollevati dall'esposizione dei fatti che avevo potuto dare. Se quest'idea vi sembrasse attuabile, potreste annunciare nel vostro discorso un mio particolareggiato resoconto, che avrà luogo più tardi, nella discussione che ritengo sarà tenuta giovedì, poiché il bilancio è fissato per mercoledì.

Chamberlain acconsentì subito e il 26 annunciò alla Camera che appena finito il suo discorso avrei fatto un rapporto sulla guerra navale. Se si eccettui qualche risposta alle domande indirizzatemi, era la prima volta che parlavo alla Camera da quando ero entrato al Governo. Dovevo fare un resoconto abbastanza soddisfacente. Nei primi sette giorni le nostre perdite calcolate in tonnellaggio non avevano superato la metà della settimanale cifra di perdite raggiunta nel mese di aprile del 1917, cioè nell'anno in cui si era svolta la più accanita guerra subacquea. Ora avevamo compiuto un progresso, con l'attuazione del sistema dei convogli. Un secondo progresso era costituito dall'armamento di tutte le nostre navi mercantili. E in terzo luogo bisognava tener presente l'importanza del contrattacco da noi sferrato ai sommergibili germanici. « Nella prima settimana, le nostre perdite in seguito ad affondamento per azione subacquea ammontarono a 65.000 tonnellate; nella seconda settimana a 46.000 tonnellate; e nella terza settimana a 21.000. In questi sei giorni abbiamo perduto soltanto 9000 tonnellate. » (1)

(1) Le cifre sono le seguenti:

NAVI MERCANTILI BRITANNICHE
PERDUTE PER AZIONE NEMICA NEL SETTEMBRE 1939
(Il numero delle navi è tra parentesi)

	Per azione di sommersibili (tonnellate)	Per altre cause (tonnellate)
1ª settimana (dal 3 al 9 settembre)	64.595 (12)	—
2ª settimana (dal 10 al 16 settembre)	53.561 (11)	11.437 (2) (mine)
3ª settimana (dal 17 al 23 settembre)	12.750 (3)	—
4ª settimana (dal 24 al 30 settembre)	4.646 (1)	5.051 (1) (incursione di superficie)
Totale	135.552 (26)	16.488 (3)
	152.040 (29)	
In aggiunta si ebbero perdite in naviglio neutrale e alleato, per un ammontare di 15 navi per 33.527 tonnellate		



5. I polacchi si difendevano dagli assalti dei carri armati con le cariche di cavalleria.



6. I tedeschi introducevano nei paesi occupati il loro sistema: organizzazione di una ferrea polizia per il controllo di ogni attività. Funzionario della polizia polacca che riceve gli ordini da un comandante germanico. Sulla parete il ritratto del maresciallo Pilsudski.

L'abitudine di evitare tutte le previsioni ottimistiche, che mi era stata inculcata dalle tristi esperienze del passato, mi indusse ad aggiungere: «Non bisogna soffermarsi troppo su queste cifre rassicuranti, perché la guerra è piena di sorprese spiacevoli. Ma sono in grado di asserire che tali cifre non possono causare indebiti sconforti o preoccupazioni».

«Nel frattempo» proseguì «il nostro traffico mercantile mondiale continua senza soste e senza notevoli diminuzioni. Grandi convogli di truppe vengono scortati verso le loro diverse destinazioni. Le navi mercantili del nemico non percorrono più i mari. Naviglio tedesco per più di 2.000.000 di tonnellate è al riparo in Germania o internato in porti neutrali... Durante le due prime settimane di guerra abbiamo catturato e adibito a nostro uso merci tedesche per un ammontare che supera di 67.000 tonnellate le merci affondate con le nostre navi... Ripeto ora l'incitamento a non formulare conclusioni troppo ottimistiche. Ma in questi giorni sono giunti più rifornimenti alimentari di quelli che avremmo avuto se non ci fosse in corso nessuna guerra e non si fosse verificata alcuna azione di sommergibili. Non oltrepasso certo i limiti della prudenza se affermo che in qualsiasi caso per affamarci occorrerà un lungo periodo di tempo.

«Si sono verificati da parte di comandanti tedeschi dei sommergibili alcuni episodi di condotta umanitaria: in diversi casi gli equipaggi delle navi silurate hanno ricevuto avvertimenti e aiuti per trovare la rotta verso il porto. A me personalmente è giunto il messaggio di un comandante tedesco che mi segnalava la posizione di una nave affondata allora per sua opera, invitandomi a mandare subito soccorsi. Egli firmò il suo messaggio *un sommergibile germanico* e per qualche tempo non seppi a chi indirizzare la mia risposta. Ora quell'ufficiale è in nostre mani e viene trattato con considerazione.

«Anche prendendo in esame soltanto una cifra di sei o sette sommergibili affondati (1), ci rendiamo conto che un decimo di tutta la flotta sottomarina esistente all'inizio della guerra è stato eliminato durante le due prime settimane. Questa cifra costituisce probabilmente un quarto, o fors'anche un terzo di tutti i sommergibili ora impiegati in azioni effettive. Ma l'attacco inglese ai mezzi subacquei si è iniziato soltanto ora. Le nostre forze antisommergibili stanno

(1) Ora sappiamo che nel settembre 1939 solo due sommergibili tedeschi erano stati affondati.

aumentando e per la fine di ottobre riteniamo di poter disporre, per la caccia ai sommergibili, di naviglio per un totale pari a tre volte quello operante al principio della guerra.»

Questo discorso durò soltanto venticinque minuti e fu accolto con grande favore dalla Camera: in pratica esso era l'esame e la narrazione del primo attacco subacqueo tedesco contro il nostro traffico mercantile. Nutrivo timori per il futuro, ma la nostra preparazione per il 1941 procedeva ora con tutta la rapidità possibile e sulla più larga scala che le nostre vaste riserve potessero permettere.

Sino alla fine di settembre i risultati del primo duello sul mare non ci causarono gravi delusioni. Capivo di aver veramente il pieno controllo del grande Ministero che conoscevo a fondo e per il quale nutrivo un amore pieno di discernimento. Sapevo ciò che stava accadendo, conoscevo la nostra situazione in ogni esatto particolare e avevo visitato tutte le principali basi, parlando con ciascun comandante in capo. Agli effetti dei decreti reali che regolano il dicastero il Primo Lord è "responsabile dinanzi alla Corona e al Parlamento di tutte le questioni riguardanti l'Ammiragliato" e io mi sentivo pronto ad adempiere il mio dovere nella sostanza, oltre che nella forma.

Nel suo complesso il mese di settembre era stato favorevole alla nostra marina. Avevamo compiuto il passo terribilmente delicato e rischioso che separa la pace dalla guerra. Durante le prime settimane eravamo stati costretti a pagare un grave tributo, poiché il nostro traffico mondiale aveva subito attacchi sottomarini indiscriminati, contrari a tutti gli accordi internazionali; ma adesso il sistema dei convogli funzionava in pieno e dozzine di navi mercantili, con a poppa un cannone a volte a tiro rapido e a bordo un nucleo di ottimi tiratori, lasciavano quotidianamente i nostri porti. Ogni giorno venivano allestiti e forniti di equipaggi esperti i pescherecci muniti dei dispositivi *Asdic* e il naviglio leggero armato di bombe antisommergibili alla cui preparazione l'Ammiragliato aveva

provveduto ancor prima dello scoppio della guerra. Eravamo certi di aver frustrato il primo attacco dei sommergibili tedeschi contro il nostro traffico commerciale e sapevamo di poter assumere con efficacia anche maggiore il controllo nei riguardi di questa minaccia. Senza dubbio la Germania avrebbe approntato centinaia di sommergibili, e numerosi scafi in via di più o meno avanzato allestimento si trovavano sugli scali dei cantieri germanici; bisognava prevedere che la vera guerra sottomarina avrebbe avuto inizio entro dodici, al massimo diciotto mesi. Ma per quell'epoca speravamo che le nostre nuove flottiglie e i nuovi mezzi antisommergibili, nei quali consisteva il nostro primo fattore di supremazia, sarebbero stati pronti ad affrontare il pericolo con una superiorità proporzionata ed effettiva. Per ovviare alla scarsità di cannoni antiaerei, specie di 3,7 pollici e Bofors, occorre, ahimé, molti mesi; ma nei limiti del possibile si erano presi i provvedimenti adatti alla difesa delle nostre basi navali. Nel frattempo la flotta, pur dominando gli oceani, sarebbe stata costretta a giocare a "rimpiattino".

Nella sfera più ampia delle operazioni navali la nostra posizione non aveva ancora subito seri attacchi. Dopo una temporanea sospensione del nostro traffico mercantile nel Mediterraneo, riprendemmo ben presto il transito in questa zona di passaggio che aveva un valore difficile a esprimersi a parole. Nel frattempo i trasporti di truppe in Francia si svolgevano senza intralci. La nostra "Home Fleet", in una posizione imprecisata al Nord, si teneva pronta a ostacolare qualsiasi sortita delle scarse navi nemiche. Al blocco economico contro la Germania si era provveduto con gli stessi sistemi usati durante la precedente guerra. Tra la Scozia e l'Islanda era stata istituita la pattuglia del Nord, e alla fine del primo mese si erano catturate trecentomila tonnellate di merci dirette in Germania, mentre le nostre perdite nello stesso campo salivano soltanto a centoquarantamila tonnellate. Sugli oceani i nostri incrociatori davano la caccia alle navi tedesche, proteggendo nello stesso tempo il nostro naviglio mercantile dagli eventuali attacchi. Il traffico mercantile della Germania si era quindi arenato comple-

tamente: alla fine di settembre 325 navi tedesche, per un totale di quasi 750.000 tonnellate, erano immobilizzate in porti stranieri. Di conseguenza furono poche quelle che caddero in nostro potere.

Anche i nostri Alleati facevano la loro parte. I francesi contribuivano largamente al controllo del Mediterraneo. Essi ci aiutavano inoltre a combattere i sommergibili, tanto nelle nostre acque territoriali quanto nel Golfo di Biscaglia; e i piani alleati contro gli attacchi navali erano facilitati dalla presenza nell'Atlantico di una poderosa forza che aveva per base Dakar.

La giovane marina polacca si faceva onore. Agli inizi della guerra tre cacciatorpediniere e due sommergibili, *Wilk* e *Orzel*, fuggirono dalla Polonia riuscendo a raggiungere l'Inghilterra sfidando le forze tedesche in agguato nel Baltico. La fuga del sommergibile *Orzel* è epica. Appena i tedeschi invasero la Polonia, esso salpò da Gdynia e attraversò il Baltico, riparando nel porto neutrale di Tallin per sbarcarvi il comandante ammalato. Le autorità estoni decisero di internare il sommergibile, collocarono a bordo un servizio di guardia e asportarono le carte di navigazione oltre agli otturatori dei cannoni. Senza smarrirsi d'animo l'ufficiale in comando prese il mare dopo aver sopraffatto la resistenza delle guardie. Nelle settimane seguenti il sommergibile venne inseguito da pattuglie aeree e navali, ma riuscì, senza neppure le carte di navigazione, a fuggire dal Baltico nel Mare del Nord. Ivi giunto trasmise un debole segnale radio a una stazione britannica, dando quella che riteneva fosse la sua posizione. Il 14 ottobre un incrociatore inglese si recò a incontrarlo e lo scortò a salvamento.

In settembre ricevetti dal presidente Roosevelt un messaggio personale che mi fece immenso piacere. Nell'unico nostro incontro, avvenuto durante la guerra precedente, in occasione di una cena a Gray's Inn, avevo riportato un'impressione straordinaria della sua prestanza giovanile e della sua energia mentale. Ma allora avevamo avuto modo soltanto di scambiarci un saluto di circostanza.

11 settembre 1939

Il presidente Roosevelt a Mr. Churchill

Poiché durante la guerra scorsa voi e io abbiamo coperto uguali cariche, mi sento spinto a dirvi quanto sono felice del vostro ritorno all'Ammiragliato. I problemi che dovete risolvere oggi vengono complicati da elementi nuovi; lo capisco bene, ma i fattori essenziali non sono molto diversi. Desidero render noto a voi e al Primo Ministro che mi sarà gradito ricevere qualsiasi rapporto personale sugli argomenti che riterrete opportuno farmi conoscere. Potrete corrispondere con me liberamente per mezzo di lettere sigillate che passeranno dalla vostra alla mia tasca.

Sono lieto che abbiate ultimato i volumi su Marlborough prima dello scoppio della guerra. Li ho letti con molto piacere.

Gli risposi con estrema sollecitudine, firmando *Un Marinaio*, e così ebbe inizio quella lunga e memorabile corrispondenza che, ricca forse di migliaia di lettere da ambo le parti, si concluse solo con la morte di Roosevelt, dopo più di cinque anni.

CAPITOLO III

LO SFACELLO DELLA POLONIA

Il piano tedesco di invasione - Disposizione errata della difesa polacca; inferiorità dell'artiglieria e dei carri armati - Distruzione dell'aviazione polacca - La prima settimana - La seconda settimana - L'eroica controffensiva polacca; lo sterminio - Il turno dei sovietici; Radio Varsavia tace - La moderna guerra-lampo - Mio promemoria del 21 settembre - Pericoli immediati - Mio discorso alla radio del 1° ottobre.

NEL frattempo, seduti attorno al tavolo del Gabinetto, assistevamo alla rapida, quasi meccanica distruzione di uno Stato più debole, eseguita secondo il sistema e il lungo piano di Hitler. L'invasione tedesca si effettuò in Polonia lungo tre direttrici. L'esercito invasore era composto di 56 divisioni, ivi incluse tutte le nove divisioni corazzate di cui disponeva. Dall'est della Prussia la 3^a armata (otto divisioni) avanzò verso sud, puntando su Varsavia e Bialystok. La 4^a armata (dodici divisioni) ebbe l'ordine di annientare dalla Pomerania le truppe polacche che difendevano il Corridoio di Danzica, per procedere poi in direzione sud-est verso Varsavia lungo le due sponde della Vistola. La frontiera in prossimità di Poznan era tenuta da truppe tedesche di riserva che avevano un compito esclusivamente di difesa, ma alla loro destra, verso sud, erano schierate le sette divisioni della 8^a armata che dovevano coprire il fianco sinistro della 10^a armata cui spettava il principale urto. La 10^a armata era composta di diciassette divisioni e aveva ordine di marciare direttamente su Varsavia. Ancora più a sud si trovava la 14^a armata (quattordici divisioni) con il duplice incarico: in primo luogo di conquistare la zona ovest di Cracovia, sede di importanti industrie; in secondo luogo, e dopo che si fosse ottenuta la vittoria sul fronte

principale, di marciare verso Leopoli nella Polonia sud-orientale.

Occorreva anzitutto spazzare le forze polacche alla frontiera per poi avvolgere i monconi con due movimenti a tenaglia: il primo diretto da nord a sud-ovest verso Varsavia, il secondo, e piú ampio, formato dalla 3ª armata che avanzava nella zona di Brest-Litovsk per congiungersi con la 14ª armata, dopo la conquista di Leopoli. In tal modo si sarebbe impedita la ritirata in territorio romeno alle truppe che fossero sfuggite alla manovra di chiusura della tenaglia di Varsavia. Sulla Polonia si abbattono millecinquecento aeroplani moderni con il compito di sopraffare l'aeronautica polacca e quindi di appoggiare le azioni dell'esercito sul campo di battaglia, attaccando nelle retrovie le installazioni militari, le ferrovie, le altre vie di comunicazione e spargendo dappertutto il terrore.

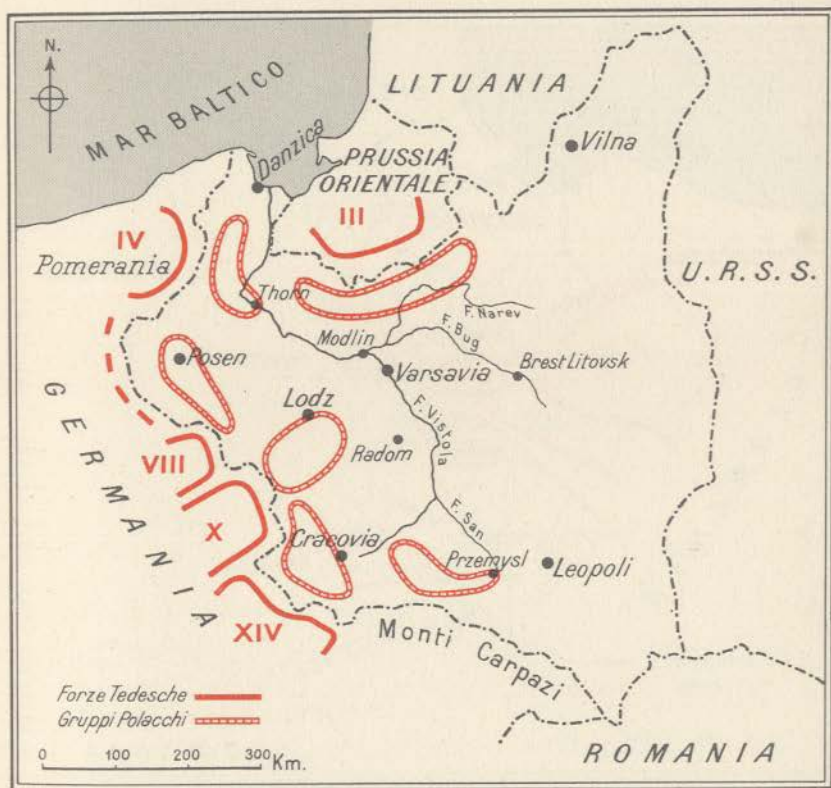
Come numero e come armamento l'esercito polacco non era in grado di affrontare gli aggressori, e il suo schieramento non era adatto. I polacchi avevano schierato tutte le forze di cui disponevano lungo le frontiere della patria, senza mantenere un nucleo centrale di riserva. Dinanzi alle ambizioni tedesche avevano assunto un atteggiamento altero, ma il timore di essere accusati di provocazione li aveva trattiene dal mobilitare in tempo opportuno contro la minaccia che si addensava sul loro orizzonte. Trenta divisioni, cioè soltanto due terzi del loro esercito effettivo, subirono il primo urto. La rapidità degli eventi e il violento intervento dell'aeronautica tedesca impedirono al rimanente delle forze di raggiungere le posizioni avanzate, sin che tutto fu travolto e non rimase loro altra alternativa che quella di venir trascinati nella catastrofe. In tal modo le trenta divisioni polacche affrontarono un nemico quasi due volte piú numeroso, su un lunghissimo fronte e senza nessun rinforzo alle spalle. E la loro inferiorità non era in ragione soltanto del numero. Al confronto con quella tedesca l'artiglieria era scadente e un'unica brigata corazzata dovette reggere all'urto di nove divisioni di Panzer. Le dodici brigate di cavalleria polacca caricarono coraggiosamente contro innumerevoli carri armati e autoblinde, ma le loro spade e le loro lance non poterono scalfirli. I novecento aeroplani di prima

linea, di cui forse la metà era formata da nuovi tipi, fu assalita di sorpresa, così che molti apparecchi andarono distrutti prima ancora di alzarsi in volo.

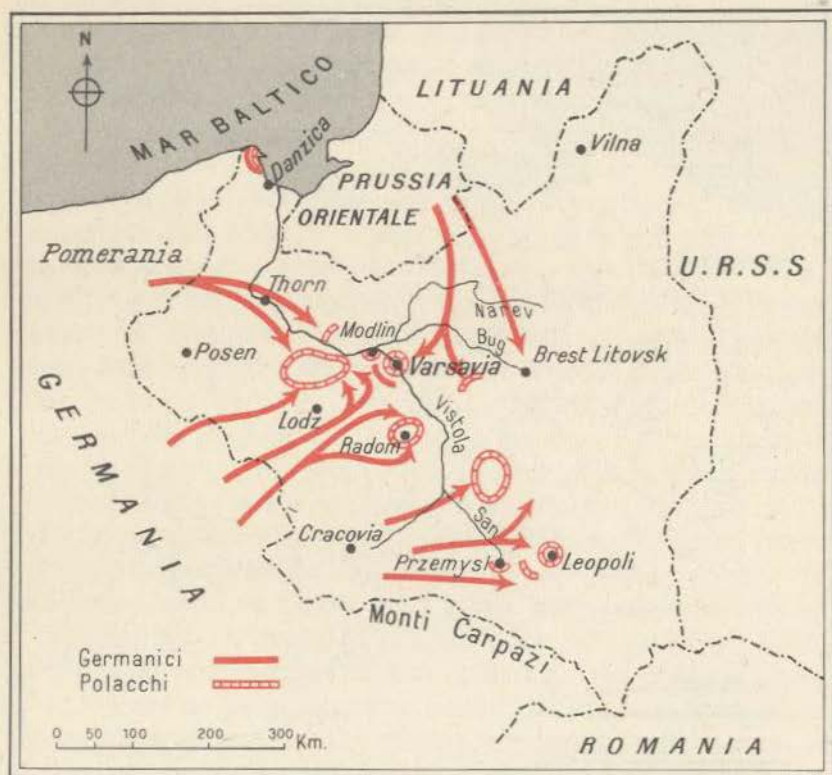
Secondo i piani di Hitler gli eserciti tedeschi scatenarono l'offensiva il 1° settembre, e l'aeronautica li precedette attaccando le squadriglie polacche nei loro aeroporti. In due giorni l'aviazione polacca fu virtualmente annientata. Dopo due settimane le truppe tedesche erano penetrate profondamente nel territorio della Polonia. La resistenza, dappertutto coraggiosa, fu vana. Tutte le armate polacche schierate sulle frontiere furono costrette a ritirarsi, eccetto il gruppo di Poznan, che fu circondato. Il raggruppamento nei pressi di Lodz fu tagliato in due dal principale urto della 10ª armata tedesca; una metà retrocedette in direzione est, verso Radom l'altra venne respinta verso nord; e nel varco avanzarono rapide due divisioni di Panzer dirette su Varsavia. Più a nord anche la 4ª armata tedesca, dopo aver raggiunto e oltrepassato la Vistola, mutò direzione marciando su Varsavia. Soltanto il raggruppamento di truppe polacche che difendeva il lato nord del fronte fu in grado di opporsi alla 3ª armata germanica. Ma ben presto questi reparti videro le truppe tedesche distendersi minacciose sul loro fianco e furono costrette a ripiegare sul fiume Narew, nell'unico punto ove si era provveduto a organizzare un robusto sistema difensivo. Questo fu l'esito della prima settimana di *Blitzkrieg*.

La seconda settimana fu caratterizzata da accaniti combattimenti e al suo finire l'esercito polacco, composto di quasi due milioni di uomini, aveva cessato di esistere come forza organizzata. A sud la 14ª armata germanica avanzò sino al fiume San. Sul lato nord di essa, le quattro divisioni polacche che si erano ritirate a Radom vennero circondate e annientate. Le due divisioni corazzate della 10ª armata raggiunsero i sobborghi di Varsavia, ma essendo sprovviste di fanteria non poterono vincere la disperata resistenza della cittadinanza. A nord-est di Varsavia la 3ª armata aggirò la capitale e la sua colonna sinistra raggiunse Brest-Litovsk, cento miglia dietro il fronte.

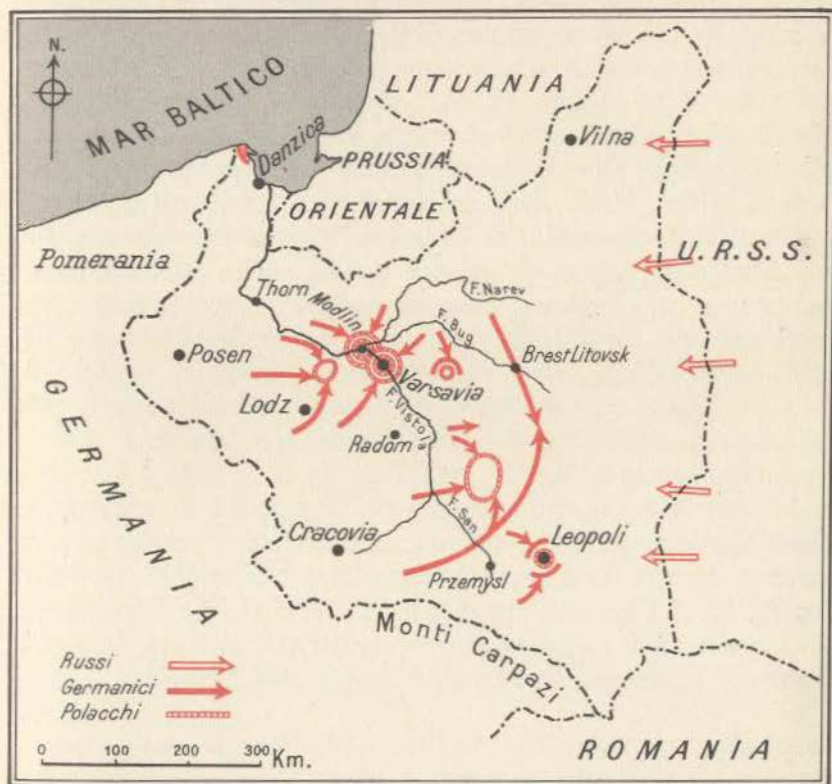
Nella morsa della manovra a tenaglia che si chiudeva su Varsavia, l'esercito polacco incontrò la morte combattendo.



SCHIERAMENTO DELLE FORZE POLACCHE E TEDESCHES - 1° SETTEMBRE 1939



MANOVRA A TENAGLIA INTERNA - 13 SETTEMBRE 1939



MANOVRA A TENAGLIA ESTERNA. I RUSSI AVANZANO - 17 SETTEMBRE 1939

Alle truppe di Poznan si erano aggiunte divisioni provenienti da Thorn e da Lodz, sotto la pressione della terribile offensiva germanica. Dodici divisioni si trovarono così riunite mentre sul loro fianco sud la 10^a armata tedesca procedeva impetuosa verso Varsavia, protetta soltanto dall'8^a armata che era relativamente debole. Sebbene in pratica le sue truppe fossero circondate, il comandante del raggruppamento di Poznan, generale Kutrzeba, risolse di contrattaccare l'ala sud dell'avanzata germanica. Questa audace manovra offensiva, passata alla storia col nome di battaglia del fiume Bzura, determinò una crisi che richiese l'intervento non soltanto dell'8^a armata germanica, ma di una parte della 10^a, la quale dovette deviare dal cammino prestabilito in direzione di Varsavia e persino di un corpo della 4^a armata dislocata più a nord. Per dieci giorni, sotto l'attacco di tutte queste forze, soverchiato da un bombardamento aereo cui nulla opponeva resistenza, il gruppo di Poznan persistette nella sua gloriosissima lotta. Ma il 19 settembre dovette finalmente soccombere.

Nel frattempo due bracci della tenaglia esterna si erano incontrati e chiusi. Il 12 settembre la 14^a armata raggiunse i sobborghi di Leopoli, e avanzando verso nord si riunì il 17 con le truppe della 3^a armata che era passata attraverso Brest-Litovsk. Non vi era possibilità di fuga, altro che per qualche elemento sbandato e armato di grande coraggio. Il 20 settembre i tedeschi annunciarono che la battaglia della Vistola era stata "una delle più grandi battaglie di sterminio di tutti i tempi".

Era giunto il turno dei sovietici. Ciò che ora essi definiscono "Democrazia" entrò in azione. Il 17 settembre le armate russe traboccarono oltre le frontiere orientali della Polonia, quasi totalmente indifese, e avanzarono verso occidente su un vastissimo fronte. Il 18 occuparono Vilna e incontrarono a Brest-Litovsk i loro collaboratori tedeschi. In questo preciso luogo, durante la guerra precedente, i bolscevichi, infrangendo i solenni patti conclusi con gli Alleati, avevano firmata la pace separata con la Germania del Kaiser e si erano inchinati alle sue durissime clausole. Ora, a Brest-Litovsk, fu alla Germania di Hitler che i comunisti russi sorrisero

e strinsero la mano. Lo sfacelo della Polonia e la sua conquista procedettero con rapidità. Rimanevano ancora libere Varsavia e Modlin. La resistenza di Varsavia, dovuta soprattutto alla popolazione civile, era isolata e magnifica. Dopo lunghi giorni di spaventose incursioni aeree, sotto il fuoco delle artiglierie pesanti che provenivano in gran parte dal fronte occidentale inattivo mediante un rapido spostamento per vie interne, la radio di Varsavia smise di suonare l'inno polacco e Hitler poté entrare nella città distrutta. A Modlin, una piazzaforte a venti miglia di distanza sulla Vistola, dove erano stati accolti i resti del raggruppamento di Thorn, il combattimento durò sino al 28 settembre. Così tutto fu compiuto nello spazio di un mese, e una nazione di trentacinque milioni di anime cadde negli artigli spietati di coloro che cercavano non soltanto conquiste, ma il modo di trarre in schiavitù o di sterminare grandi moltitudini umane.

Avevamo assistito a un perfetto esperimento di moderna guerra-lampo: la stretta collaborazione sul campo di battaglia tra le forze operanti e l'aeronautica, il violento bombardamento di tutte le vie di comunicazione e di tutte le città che offrirono un interessante bersaglio, la istituzione di una attiva quinta colonna, l'impiego illimitato di spie e di paracadutisti, e soprattutto il cozzo irresistibile di grandi masse corazzate. I polacchi non dovevano essere gli ultimi a subire questa prova.

Le armate sovietiche continuarono ad avanzare sino alla linea che era stata fissata con Hitler, e il 29 settembre venne ufficialmente sottoscritto il patto russo-germanico di spartizione della Polonia. Ero sempre convinto del profondo e, a mio parere, indomabile antagonismo tra Russia e Germania, e mi aggrappavo alla speranza che gli eventi avrebbero costretto i sovietici a schierarsi al nostro fianco. Di conseguenza non diedi sfogo alla mia indignazione e all'indignazione che era sorta intorno a me, tra i miei colleghi di Gabinetto, davanti a questa politica spietata e brutale. Non avevo mai nutrito illusioni sul conto dei russi. Sapevo che non avevano nessun codice morale e che si preoccupavano soltanto del

proprio interesse. Ma per lo meno non avevano verso noi debiti di sorta. Inoltre, non si doveva perder di vista la considerazione che durante le guerre mortali la collera deve tacere davanti alla necessità di sconfiggere il nemico immediato. Ero deciso a fondare sulla loro odiosa condotta la miglior costruzione possibile. Di conseguenza in un rapporto che il 21 settembre indirizzai al Gabinetto di guerra feci risuonare un invito alla calma.

Sebbene nelle recenti trattative i russi si siano resi colpevoli della più grossolana malafede, la richiesta del maresciallo Voroscilov che le truppe sovietiche, in caso di una alleanza con la Polonia, dovessero occupare Vilna e Leopoli, rappresentava un'esigenza militare perfettamente valida. Essa fu respinta dalla Polonia in base a presupposti che, per quanto naturali, rivelano adesso la loro inconsistenza. Come risultato, la Russia ha occupato da nemica quelle medesime linee e posizioni che avrebbe potuto occupare sotto le vesti di una amicizia equivoca e sospetta. In pratica, la differenza non è tanto grande come potrebbe apparire. I russi hanno mobilitato larghissime forze e si sono dimostrati capaci di avanzare velocemente oltre le posizioni occupate prima della guerra. Adesso sono limitrofi con la Germania, il che impedisce ai tedeschi di sguarnire il loro fronte orientale. Una grande armata tedesca dovrà rimanere a guardia del nuovo confine. Il generale Gamelin calcola che essa dovrà ammontare almeno a venti divisioni, ma potrebbe essere composta di venticinque divisioni o anche più. Esiste quindi, in potenza, un fronte orientale.

È inoltre possibile che venga creato un fronte sud-orientale, nel quale Russia, Inghilterra e Francia avrebbero un comune interesse. La zampa sinistra dell'orso ha già sbarrato la via tra la Polonia e la Romania. L'interesse che la Russia ha per popolazioni balcaniche di razza slava è tradizionale. L'arrivo dei tedeschi nel Mar Nero sarebbe una minaccia mortale per la Russia, così come per la Turchia. Se queste due nazioni facessero causa comune per prevenire questo avvenimento, il vostro desiderio sarebbe pienamente esaudito. Un'alleanza in tale senso non costituisce un ostacolo alla nostra politica nei riguardi della Turchia. Forse la Russia toglierà la Bessarabia alla Romania; ma ciò non deve esercitare un'influenza negativa sul nostro maggior obiettivo, che è quello di frenare l'avanzata tedesca verso le zone est e sud-est di Europa. La Romania, che nell'altra guerra fu salvata dalla sconfitta più assoluta soltanto mercé la vittoria alleata da

cui trasse enormi vantaggi, sarà fortunata se potrà uscire da questo conflitto senz'altra perdita che la Bessarabia e quella parte al sud della Dobrugia la quale più tardi dovrebbe venir ceduta spontaneamente alla Bulgaria, per cooperare alla creazione di un blocco balcanico. Per quanto è possibile ora, nei Balcani e soprattutto in Jugoslavia, l'avanzata russa dovrebbe suscitare reazioni favorevoli. Così dunque, oltre al fronte in potenza orientale, potrebbe delinearsi un fronte in potenza sud-orientale che si estenderebbe a forma di mezza luna tra il Golfo di Riga e la parte superiore dell'Adriatico (e di qui, forse, attraverso il Brennero sino alle Alpi).

Sarebbe certo preferibile che tutti questi paesi si scagliassero subito contro l'unica e comune nemica, la Germania nazista, e non si deve escludere che tale possibilità si verifichi con il passare del tempo. Si avvicinerebbe molto se la Germania attraverso l'Ungheria colpisse la Romania, oppure, in minor misura, se la Germania attaccasse la Jugoslavia. La linea di condotta che stiamo seguendo, di appoggiare questo fronte e di rinforzarlo mettendolo in grado di entrare in simultanea azione qualora dovesse verificarsi un attacco a una sua parte, sembra giustissima. Questa politica richiede un riallacciamento dei rapporti con la Russia, come il nostro ministro degli Esteri ha già preveduto. Essa inoltre ci costringe a rimaner fedeli alla linea di condotta, decisa dal Primo Ministro, di non comprometterci in particolari problemi territoriali, di concentrare il totale sforzo nostro e della Francia allo scopo di distruggere l'hitlerismo, di assicurarci che il terrore germanico, contro le democrazie occidentali, non possa venir rinnovato per un lungo periodo di tempo. Quest'ultimo punto che ha tanta importanza per i francesi è espresso con precisione dalle parole del Primo Ministro: « *Il nostro fine generale... è di riscattare l'Europa dal perpetuo ricorrente timore delle aggressioni germaniche, di dare ai popoli d'Europa la possibilità di preservare la propria libertà e indipendenza* ». Concetto che non sarà mai ripetuto troppo spesso o a lungo.

In base a queste considerazioni generali è facile studiare il nostro atteggiamento nelle trattative con la Turchia. Non credo che esse siano così urgenti quanto sembravano al momento in cui veniva attribuita a Hitler l'intenzione di invadere la Romania con ventotto divisioni ecc. Può anche essere che quell'uomo abbia deciso di troncare la sua avanzata verso oriente; ma naturalmente questa minaccia potrebbe ripetersi da un momento all'altro, e inoltre noi abbiamo grande interesse a che tutti i Balcani e il fronte orientale si riuniscano contro la Germania. Il trattato turco riveste quindi somma importanza.

Se Hitler dovesse vedersi sbarrato il cammino verso est (cosa, questa,

che rimane nel campo della pura ipotesi), gli rimarrebbero possibili tre linee di condotta:

1) un'offensiva in grande stile sul fronte occidentale, probabilmente attraverso il Belgio, il che inoltre gli permetterebbe di effettuare la conquista dell'Olanda;

2) un'offensiva massiccia dal cielo contro le fabbriche, le basi navali ecc. britanniche oppure un attacco contro le fabbriche francesi al servizio dell'aeronautica;

3) quella che il Primo Ministro chiama « la pace offensiva ».

Personalmente ritengo che il primo punto potrà venir considerato imminente quando almeno trenta divisioni saranno state concentrate sulla frontiera del Belgio e del Lussemburgo. Quanto al secondo punto, esso considera un'azione che potrebbe ritenersi facilmente attuabile da parte di un uomo simile; ma può darsi che egli non intenda prendere una decisione del genere, o che i suoi generali, i quali ora hanno probabilmente maggiore influenza, non gli permettano di prenderla per timore di provocare una discordia mortale con la Gran Bretagna e forse di indurre gli Stati Uniti a intervenire a causa della carneficina aerea che risulterebbe inevitabile. Considerando poi il terzo punto (sempre che egli non abbia già sperimentato il secondo), sembrerebbe doveroso e saggio da parte nostra astenerci da qualsiasi gesto che possa aiutarlo a uscire di difficoltà, lasciandolo bollire nel suo brodo durante l'intero inverno, mentre noi avremo modo di affrettare i nostri armamenti e intrecciare nuove alleanze. Il panorama generale della situazione sembra dunque più favorevole di quello dell'autunno del 1914, quando gran parte della Francia era occupata e la resistenza russa era stata infranta a Tannenberg.

Ma il secondo punto rappresenta il problema immediato.

Il 1º ottobre, durante un discorso alla radio, dissi:

La Polonia è di nuovo sottomessa a due delle tre grandi Potenze che l'hanno tenuta in schiavitù per centocinquanta anni, senza riuscire a soffocare l'anima della nazione polacca. L'eroica difesa di Varsavia dimostra come questa anima sia invincibile e come essa debba risorgere al pari di una roccia che pur essendo stata sommersa provvisoriamente da una marea, rimane una roccia.

La Russia ha perseguito una fredda politica di interessi egoistici. Noi avremmo desiderato che gli eserciti sovietici si schierassero sulle presenti posizioni come amici e alleati della Polonia anziché come invasori. Ma questo schieramento era necessario per la sicurezza della Russia con-

tro la minaccia nazista. In ogni modo esso ora sussiste, e si è giunti alla creazione di un fronte orientale che i tedeschi non osano assalire...

Non posso fare predizioni sul futuro atteggiamento della Russia. È un indovinello avvolto nel mistero di un enigma; ma forse esiste un modo per risolverlo. La chiave è l'interesse nazionale russo. Non può andar d'accordo con l'interesse o la salvezza della Russia che la Germania si installi sulle sponde del Mar Nero o sconfigga gli Stati balcanici, soggiogando i popoli slavi dell'Europa sud-orientale. Sarebbe contrario agli interessi vitali e storici della Russia.

Il Primo Ministro approvò incondizionatamente. « Il mio punto di vista » scrisse alla sorella « coincide con quello di Winston. Abbiamo ascoltato proprio adesso un suo ottimo discorso alla radio. Ritengo che la Russia agirà sempre secondo quanto considera suo interesse, e non credo che essa possa ritenere favorevole a tale interesse una vittoria tedesca, seguita da una dominazione tedesca in Europa (1). »

(1) FEILING, p. 425.

CAPITOLO IV

PROBLEMI DEL GABINETTO DI GUERRA

Nostre quotidiane sedute - Un esercito britannico di cinquantacinque divisioni - Nostra artiglieria pesante - Lettera al Primo Ministro, 10 settembre - Altra lettera al ministro dei Rifornimenti e sua risposta - Necessità di creare un Ministero per la Marina mercantile - Mia lettera del 15 settembre al Primo Ministro, e sua risposta del 16 settembre - Ulteriore corrispondenza sulle munizioni e sulla mano d'opera - Mia lettera al Cancelliere dello Scacchiere; 24 settembre; una campagna economica - Piani per un'offensiva navale - Il Baltico - "Caterina la Grande" - Piani per forzare l'accesso al Baltico (Appendice) - Aspetti tecnici e tattici della questione - Il premio - Opinioni del Primo Lord del Mare - Nomina di Lord Cork - Progressi del Piano - Il veto dell'Aeronautica - Il nuovo programma di costruzioni - Incrociatori; cacciatorpediniere - Il numero piuttosto che le dimensioni - Tattica a breve e lunga scadenza; affrettare il programma - Necessità di una squadra capace di resistere agli attacchi aerei (Appendice) - Inutile dispendio per le "Royal Sovereigns" - Istituisco un mio personale Ufficio statistiche.

IL Gabinetto di guerra, e i membri aggiunti coi capi dello Stato Maggiore dei tre Ministeri delle Forze Armate e un certo numero di segretari, si riunì la prima volta il 4 settembre. Dopo questa data continuarono le sedute quotidiane, qualche volta ripetute nel corso della stessa giornata. Non ricordo di aver mai attraversato un periodo così caldo: portavo una giacca nera di alpagas sopra una semplice camicia di lino. Era proprio il tempo che Hitler aveva desiderato per la sua invasione della Polonia.

Quasi tutti i grandi fiumi su cui i polacchi basavano i loro piani difensivi erano guadabili, e il terreno asciutto e compatto si prestava allo spostamento dei carri armati e dei veicoli d'ogni tipo. Tutte le mattine il generale Ironside ci dava

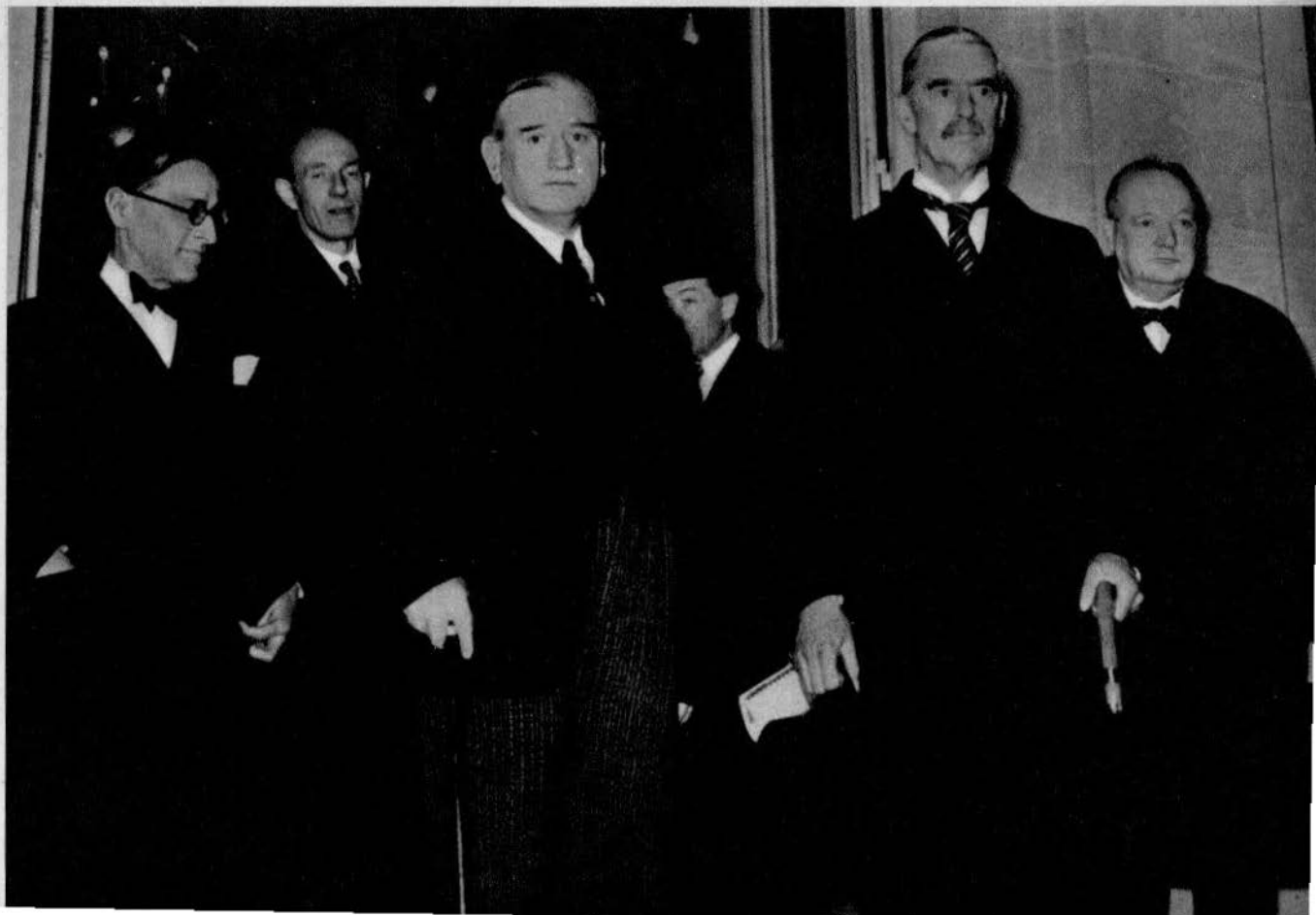
sulla carta geografica lunghi resoconti esplicativi che ben presto ci tolsero ogni dubbio sull'ineluttabilità della sconfitta polacca. Ogni giorno riferivo al Gabinetto il rapporto dell'Ammiragliato, di solito limitato a un elenco di navi mercantili britanniche affondate dai sommergibili tedeschi. Il corpo di spedizione britannico, composto di quattro divisioni, cominciò a sbarcare in Francia, e il Ministero dell'Aeronautica deplore che non si permettesse alle nostre truppe di bombardare gli obiettivi militari in Germania. Quanto alla politica interna si addivenne a molti accomodamenti, mentre come era naturale la politica estera era oggetto di lunghe discussioni, specie per l'atteggiamento che si doveva tenere verso la Russia sovietica e l'Italia, e per la linea di condotta da seguire nei Balcani.

Il passo più importante fu l'istituzione della commissione per la difesa del territorio nazionale, sotto la guida di Sir Samuel Hoare, Lord Guardasigilli, con il compito di suggerire al Gabinetto di guerra l'organizzazione e la forza dell'esercito che dovevamo formare. Io ero membro di questo piccolo gruppo che si riuniva al Ministero degli Interni e che in un unico afosissimo pomeriggio decise, dopo aver consultato i generali, la creazione di un esercito di 55 divisioni e delle fabbriche di munizioni, degli impianti bellici, di tutti i servizi di rifornimento necessari a mantenerlo in efficienza. Si sperava che, entro diciotto mesi, due terzi di questo esercito, e cioè una considerevole aliquota di forze, sarebbero stati pronti a dislocarsi in Francia o a scendere in campo. Sir Samuel Hoare dava a questo scopo la sua opera attiva e preveggen- te, e io lo appoggiavo in ogni modo. D'altra parte il Ministero dell'Aeronautica temeva che un esercito così vasto con le sue vaste necessità di rifornimenti potesse ritardare il lavoro della mano d'opera specializzata, ostacolando i suoi piani per la creazione nel periodo di due o tre anni di una immensa forza aeronautica. La tesi di Sir Kingsley Wood fece molta impressione sul Primo Ministro che esitò prima di acconsentire alla formazione di un esercito così grande e di affrontare tutte le difficoltà inerenti. Il Gabinetto di guerra aveva opinioni discordi sull'argomento e trascorse più di una

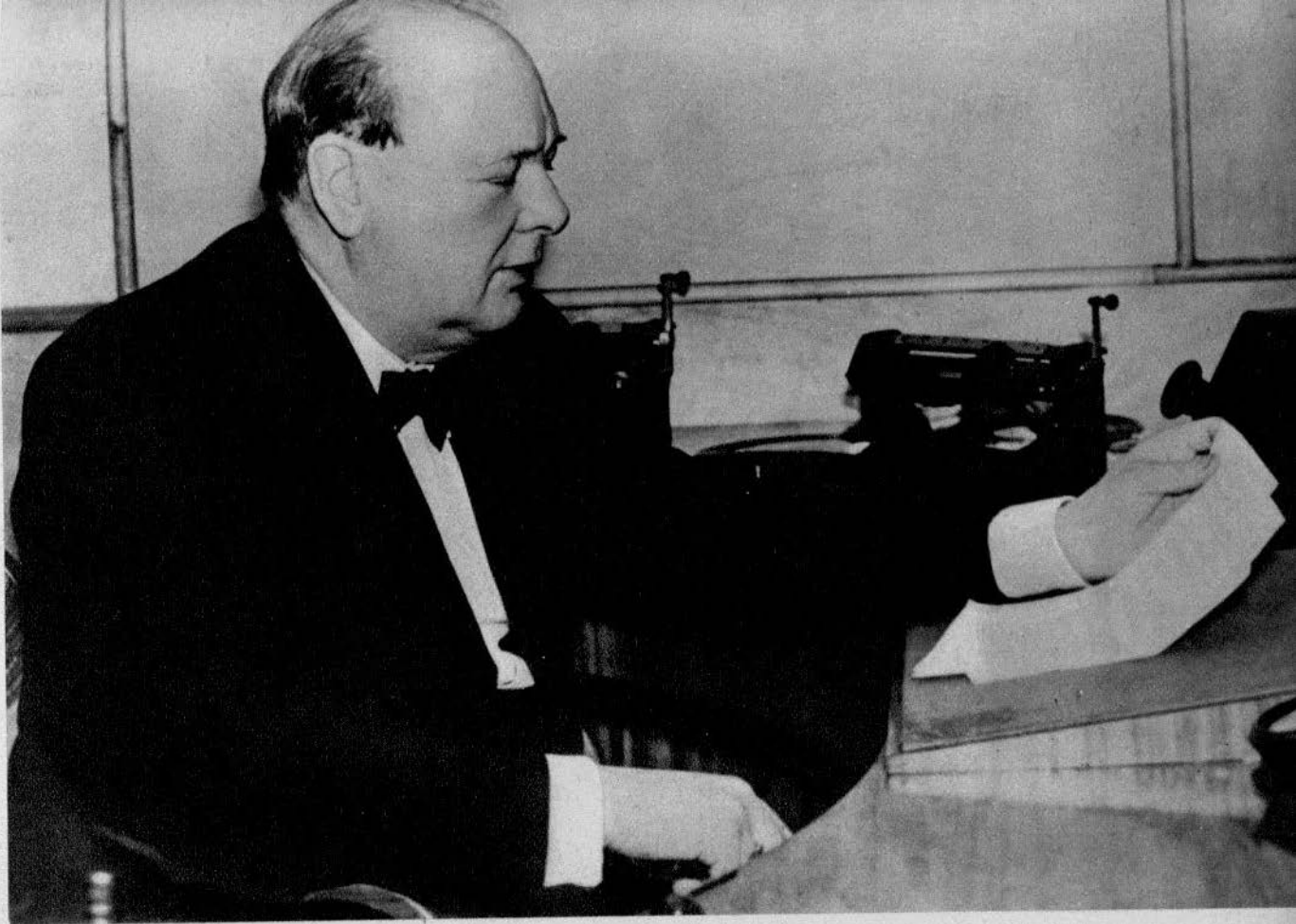
7. Uscendo di casa una mattina il signor Winston Churchill ferma e intrattiene amabilmente un gruppo di neozelandesi arrivati da poco a Londra.



8. Febbraio 1940:
Lord Halifax, Dala-
dier, Neville Cham-
berlain e Winston
Churchill fotografati
a Parigi durante una
riunione del Supremo
Consiglio di Guerra
alleato.



Winston Churchill
mentre pronuncia il
celebre discorso alla
radio alla fine del
primo mese di guerra.





10. Il capo di stato maggiore inglese Lord Gort mentre ispeziona una batteria della difesa antiaerea di Londra.

settimana prima che si decidesse di adottare il consiglio della commissione, istituendo un esercito di 55 divisioni.

Come membro del Gabinetto di guerra mi sentivo tenuto a considerare la situazione secondo un punto di vista generale, e quindi non permettevo mai che le necessità del mio Ministero prendessero il sopravvento sulla considerazione dello schema totale. Desideravo stabilire una base di collaborazione con il Primo Ministro e mettere al suo servizio le mie cognizioni in un campo già a me noto; incoraggiato dalla sua cortesia gli scrissi una serie di lettere a proposito dei problemi che man mano si presentavano. Non volevo discutere con lui nel corso delle riunioni di Gabinetto e preferivo sempre esporre il mio pensiero per iscritto. Quasi sempre ci trovavamo in perfetto accordo, e sebbene dapprima mi desse l'impressione di tenersi costantemente sulla difensiva, sono lieto di poter dire che con il trascorrere dei mesi la sua fiducia e la sua benevolenza nei miei confronti parvero aumentare. La testimonianza del suo biografo conferma questa mia sensazione. Scrissi anche ad altri componenti il Gabinetto di guerra e ai vari Ministeri con cui avevo rapporti d'ufficio. Un certo impedimento alla libertà di discussione del Gabinetto era causato dal fatto che le sedute si svolgevano assai di rado senza la presenza di segretari o esperti militari. Era un gruppo serio e abile, e i vantaggi di un libero scambio di idee tra uomini vincolati così strettamente a uno stesso compito, senza formalità e senza che se ne debbano fare relazioni, sono grandissimi. Queste riunioni costituiscono una contropartita essenziale alle sedute ufficiali dove si definiscono le questioni, e se ne fanno relazioni per trasmettere poi gli ordini ai competenti uffici. Ambedue questi procedimenti sono necessari per risolvere le questioni più importanti.

M'interessava molto il destino di quel complesso di artiglierie pesanti che avevo creato durante la precedente guerra, quando ero ministro delle Munizioni. Per approntare questi mezzi di difesa occorre un anno e mezzo, ma agli effetti dell'efficienza di un esercito, sia durante le azioni offensive sia

durante quelle difensive, essi rivestono un'importanza enorme. Ricordavo le lotte che nel 1915 Lloyd George aveva dovuto affrontare con il Ministero della Guerra, e tutte le divergenze in campo politico che il concetto di istituire una potente artiglieria pesante aveva fatto sorgere, sebbene poi gli eventi ne affermassero il valore. Le caratteristiche della tattica di guerra terrestre, quando nel 1940, otto mesi più tardi, ci trovammo a combatterla, si rivelarono assai differenti da quelle del conflitto 1914-1918. Ma, come si vedrà in seguito, questi cannoni pesanti rappresentarono una parte della massima importanza agli effetti della nostra difesa territoriale. Compresi di possedere un tesoro nascosto, che sarebbe stato follia trascurare.

Scrissi al Primo Ministro su questa e altre questioni:

10 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Ministro

Spero di non annoiarvi esponendovi in privato alcuni punti:

1) Sono sempre incline a ritenere che non dovremmo assumere la iniziativa dei bombardamenti, tranne per quanto concerne la zona di operazioni dell'esercito francese, ove naturalmente dobbiamo apportare il nostro aiuto. È nel nostro interesse far sì che la guerra rimanga contenuta nei limiti più umani e che noi si segua, non si preceda, la Germania nell'inasprimento senza dubbio inevitabile della violenza. Ogni giorno che passa concede maggiori possibilità di difesa alla popolazione di Londra e delle altre città; entro un paio di settimane il numero dei rifugi relativamente sicuri sarà di molto aumentato.

2) Dovreste essere a conoscenza di quanto ci è stato detto del nostro esiguo corpo di spedizione, dei difetti dei suoi carri armati, delle manchevolezze dei suoi reparti di mortai da trincea e, soprattutto, della sua artiglieria pesante. Qualora le batterie pesanti dovessero risultare insufficienti si verificherebbe un'ondata di critiche giustificate... Nel 1919, quando ero segretario di Stato per la Guerra, diedi ordine che un grande numero di cannoni pesanti venisse lubrificato, immagazzinato e conservato con cura; ricordo anche che nel 1918, a richiesta del Quartier Generale, furono fabbricati due tipi di obici da dodici pollici per appoggiare l'avanzata in Germania. Non furono mai adoperati, ma costituivano il *non plus ultra* della modernità. Non sono oggetti che possano andar perduti... Mi sembra urgentissima una ricognizione di quanto abbiamo nei depositi, seguita dai ne-

cessari provvedimenti per rimodernare il materiale a nostra disposizione. Per quanto concerne le munizioni pesanti può darsi che io possa esser d'aiuto, poiché la marina ne possiede in grande quantità.

3) Forse vi farà piacere conoscere il programma cui mi attengo per le nuove costruzioni navali. Ho in animo di sospendere i lavori eccetto per quanto riguarda le prime tre o quattro corazzate, evitando di preoccuparci del naviglio che non potrà entrare in servizio prima del 1942. Su tale decisione si potrebbe discutere di nuovo tra sei mesi. Grazie a questo cambiamento, mi troverò in grado di aiutare l'esercito. D'altra parte io debbo compiere un grande sforzo per aumentare la nostra piccola flotta antisommergibile. Il numero è un fattore vitale in questo settore. Nel 1940 avremo allestito naviglio in quantità discreta, non sufficiente però a affrontare quell'attacco di 200 o 300 *U-Boote* che i tedeschi potrebbero sferrare durante l'estate del 1940...

4) Per quanto riguarda il rifornimento dell'esercito e i suoi rapporti con l'aeronautica, vogliate perdonare se metto a vostra disposizione quelle cognizioni che ho acquistato attraverso la personale esperienza, non in virtù di insegnamenti. La preparazione da parte del Ministero dei Rifornimenti di un progetto sulla base di 55 divisioni non potrebbe pregiudicare né la marina né l'aeronautica, in quanto:

a) Il lavoro preliminare di difesa dei luoghi e di costruzione delle fabbriche non richiederebbe mano d'opera specializzata: nei mesi in cui si scavano le fondazioni, si preparano le opere murarie, si prosciuga il terreno ecc., è sufficiente l'impiego di normali operai.

b) Anche se a causa di altre necessità non si potessero creare tutte le 55 divisioni nello spazio di ventiquattro mesi, sarebbe sempre possibile ritardare il programma su una base di trentasei mesi o anche più, senza per altro modificarne l'estensione. D'altra parte, se il Ministero dei Rifornimenti non contemplasse un vasto progetto sin dall'inizio, bisognerebbe poi affrontare ritardi dannosissimi al momento di ampliare le fabbriche esistenti. Lasciate che tracci il suo progetto su vasta scala, e tutelate le necessità dell'aeronautica e dell'esercito variando il fattore tempo. Non c'è bisogno di usare una fabbrica già costruita sin quando non se ne presenti l'opportunità, ma se occorresse uno sforzo supplementare e la fabbrica non esistesse, allora la situazione sarebbe davvero disperata. Soltanto quando questi grandi impianti entreranno in funzione si potranno raggiungere risultati adeguati.

5) Sino a questo momento (mezzogiorno) non è giunta notizia di affondamenti a opera di sommergibili; 36 ore senza perdite. Forse sono tutti in vacanza per il *week-end*! Nonostante ciò, trascorro il mio tempo in attesa di nuovi colpi. Ma sono certo che tutto andrà bene.

Scrissi inoltre al dott. Burgin:

10 settembre 1939

Il Primo Lord al ministro dei Rifornimenti

Quando nel 1919 mi trovavo al Ministero della Guerra diedi accurate disposizioni per la lubrificazione e l'immagazzinamento di un complesso di artiglierie pesanti. Sembra ora che questa artiglieria venga di nuovo tratta alla luce. Ritengo che come primo provvedimento dovrete entrare in possesso di tali riserve, rimodernandole con precedenza assoluta, e apprestando le munizioni necessarie. Per quanto riguarda i proietti di grosso calibro può darsi che l'Ammiragliato sia in grado di aiutarvi. Non abbiate esitazioni nel formulare le vostre richieste.

La risposta fu di tenore molto soddisfacente.

11 settembre 1939

Il ministro dei Rifornimenti al Primo Lord

Sin dalla crisi del 1938 il Ministero della Guerra si è profondamente interessato all'impiego dell'artiglieria pesantissima di cui ci parlate, e nello scorso gennaio si era già iniziato il lavoro per rimodernare gli obici da 9.2 pollici e da 12 pollici, con i relativi affusti.

Nel 1919 questi pezzi furono immagazzinati con discreta cura e ora, nel complesso, non si trovano in cattive condizioni. L'opera di sostituzione di alcune parti deteriorate è continuata ininterrotta sin dal principio dell'anno. Senza dubbio ne avremo pronto un certo numero entro la fine del mese e, come naturale, do la precedenza assoluta a tale lavoro...

Vi sono molto grato per la vostra lettera. Sarete soddisfatto di constatare quanto è già stato fatto nel senso che ci avete consigliato.

11 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Ministro

Tutti dicono che dovrebbe esistere un Ministero per la Marina mercantile. Durante la nostra seduta di stamane con gli armatori, il presidente della Camera della Marina mercantile me ne ha fatto

presente la necessità. Il presidente della Camera di Commercio mi ha domandato di affiancarlo in tale richiesta che senza dubbio comporta una diminuzione dei suoi compiti. Sono certo che in Parlamento si verificherà una forte pressione a questo proposito; e ritengo che la misura sia opportuna. Questo Ministero dovrebbe avere una triplice funzione:

a) assicurare la massima abbondanza ed economia dei noli, in accordo con la condotta di guerra decisa dal Gabinetto e con lo svolgersi degli avvenimenti;

b) organizzare e provvedere all'attuazione di un vasto programma di costruzioni navali, necessario a fronteggiare le perdite di tonnellaggio che possiamo aspettarci in seguito all'offensiva subacquea prevista per l'estate 1940. Questo programma dovrebbe includere lo studio dell'impiego del cemento nella costruzione navale, in modo di sostituire in parte l'acciaio durante un periodo di intensa domanda;

c) assicurare protezione, cure morali, aiuto a quei marinai della marina mercantile che dovranno affrontare il mare diverse volte, dopo essere stati ripetutamente silurati e tratti in salvo. Tali marinai costituiscono un fattore importantissimo agli effetti di questa guerra.

Il presidente della Camera di Commercio vi ha già detto che occorrerebbero due o tre settimane prima di distaccare dal suo organismo i vari uffici che dovrebbero formare il Ministero della Marina mercantile. Mi sembra opportuno concedere questo periodo per il passaggio. Se si procedesse alla nomina di un ministro, egli potrebbe riunire il necessario numero di funzionari personali, prendendo di volta in volta alle sue dipendenze quegli uffici della Camera di Commercio che gli competono. Ritengo importante che la creazione di questo Ministero della Marina mercantile venga attuata dal Governo, prima che il Parlamento eserciti una pressione a tale fine e prima che ci si facciano presenti le lagnanze contro il sistema ora in atto.

Dopo un mese di discussioni venne costituito il nuovo Ministero, e il 13 ottobre ne venne dato l'annuncio. Chamberlain scelse per dirigerlo Sir John Gilmour; la nomina però non fu giudicata opportuna. Gilmour era un simpaticissimo scozzese e un membro ben noto del Parlamento. Aveva occupato diverse cariche nel Gabinetto Baldwin e nel Gabinetto Chamberlain; ma la sua salute era in declino e dopo pochi mesi egli morì. Gli successe Ronald Cross.

15 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Ministro

Siccome resterò assente fino a lunedì, vi esprimo per lettera la mia opinione sulla situazione della guerra.

Non ritengo affatto probabile che in questa stagione i tedeschi intraprendano un'offensiva in occidente... Hitler dovrebbe presumibilmente progettare un'avanzata attraverso la Polonia, l'Ungheria e la Romania, verso il Mar Nero, e può darsi che abbia concluso con la Russia un accordo segreto, il quale metterebbe i Sovieti in grado di annettersi parte della Polonia e di recuperare parte della Bessarabia...

Sarebbe opportuno per Hitler sfruttare le sue relazioni con l'oriente e la possibilità di ottenere rifornimenti alimentari durante i mesi invernali, dando così ai tedeschi lo spettacolo di ripetuti successi, insieme con la sicurezza di sventare il nostro blocco. Non credo quindi che voglia sferrare un attacco in occidente prima di aver raccolto il facile bottino che lo aspetta nell'est dell'Europa. Nondimeno rimango fermo nell'opinione che dovremo compiere tutti i preparativi necessari per difenderci in occidente. Non bisognerebbe risparmiare nessuno sforzo al fine di indurre il Belgio a prendere le precauzioni necessarie in collaborazione con gli eserciti alleati. Nel frattempo si dovrebbe provvedere a fortificare giorno e notte con ogni mezzo la frontiera francese vicina al Belgio. In special modo bisognerebbe apprestare ostacoli anticarro, rotaie piantate verticalmente, trincee profonde, solidi pilastri di cemento, terreni con zone minate, e in altre zone vaste riserve d'acqua pronta a inondare la zona d'azione. L'attacco di tre o quattro divisioni corazzate germaniche, che si è rivelato tanto efficace in Polonia, può venir frenato soltanto da ostacoli materiali cui si aggiunga la difesa di truppe risolte e di potenti artiglierie... Senza ostacoli materiali non è possibile resistere all'assalto dei veicoli corazzati.

Sono lieto di apprendere come il complesso di artiglieria che feci immagazzinare nel 1919 sia ancora interamente usufruibile. Vi sono 32 Howitzer da 12 pollici, 145 da 9 pollici, gran numero da 8, quasi 200 da 6, oltre a una gran quantità di munizioni. In pratica si tratta di un'artiglieria pesante adatta a un grosso esercito piuttosto che al nostro piccolo corpo di spedizione. Bisognerebbe portare subito in campo alcuni di questi cannoni di modo che, per quante deficienze si verifichino, le nostre truppe non debbano almeno risentire la mancanza di artiglierie pesanti.

Spero vorrete prendere in considerazione ciò che vi ho scritto, spinto soltanto dal desiderio di aiutarvi nei vostri compiti e di adempiere i miei.

Il 16 settembre il Primo Ministro rispose:

Tutte le vostre lettere vengono da me lette e studiate con grande considerazione: se non ho risposto, è stato solo in quanto vi ho veduto ogni giorno e le vostre opinioni coincidevano perfettamente con le mie... Secondo me, scriveva Chamberlain, la lezione che bisogna trarre dalla campagna in Polonia è questa: l'aeronautica, quando abbia ottenuto l'assoluta padronanza nel cielo, ha il potere di paralizzare le operazioni delle forze di terra... Mi sembra quindi che, sempre restando indecisa la questione fin che la commissione per la difesa del territorio nazionale non abbia fatto la sua relazione, bisognerebbe accordare la precedenza assoluta al programma di rapido sviluppo dell'aviazione, e che la portata del nostro sforzo terrestre dovrebbe venir determinata dalle risorse di cui disporremo dopo aver provveduto allo sviluppo dell'aeronautica.

18 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Ministro

Condivido la vostra opinione che l'aeronautica costituisca la nostra prima necessità, e talvolta mi chiedo se non sia il mezzo decisivo per cui si potrà giungere alla vittoria. D'altra parte, il rapporto del Ministero dell'Aeronautica, che ho esaminato proprio ora sembra avanzare pretese vaghe e vaste, le quali al presente non hanno consistenza, e qualora venissero esaudite con precedenza assoluta ostacolerebbero altri indispensabili settori della produzione bellica. Sto preparando un commento a questo rapporto, e mi riferirò soltanto a una cifra che mi ha colpito in modo particolare.

Se l'industria aeronautica, come è organizzata al presente, con il lavoro di 360.000 uomini può produrre quasi 1000 apparecchi al mese, mi sembra strano che debbano occorrere 1.050.000 uomini per una produzione di 2000 velivoli. Ci si aspetterebbe un proporzionale aumento in rapporto con il numero degli uomini impiegati, specialmente quando si adotti il concetto della produzione in massa. Non posso credere che per fabbricare 2000 apparecchi al mese i tedeschi impie-

ghino 1.000.000 di uomini. In linea generale sono favorevole alla messa in atto di una produzione di 2000 apparecchi al mese, ma per ora non sono convinto che ciò dovrebbe implicare una domanda di mano d'opera quale viene sottintesa nel rapporto in questione.

La ragione per cui ritengo necessario preparare le basi di un esercito di cinquanta o cinquantacinque divisioni consiste nel fatto che dubito della volontà francese di caricarsi tutto il peso delle perdite umane nel campo d'azione terrestre, mediante una divisione degli sforzi che lascerebbe a noi la lotta aerea e navale. Un accordo di questo genere sarebbe molto simpatico per noi; ma l'idea di continuare la guerra isolati non mi piace.

Accordare la precedenza a un qualsiasi Ministero è una decisione carica di pericoli. Durante la guerra del 1914, l'Ammiragliato fece della precedenza accordatagli un uso arbitrario ed egoistico, specie nel corso dell'ultimo anno, quando la nostra marina possedeva una potenza schiacciante e poteva contare sulla collaborazione della marina americana. Ogni giorno combatto contro tendenze simili, nell'interesse di tutti.

Come vi accennai nella prima lettera, il progetto di massima di fabbriche di obici, di cannoni e polveri, così come la produzione di esplosivi e d'acciaio non incidono durante la preparazione degli impianti sulla diversa categoria di mano d'opera necessaria alla produzione aeronautica. Il problema consiste nel combinare intelligentemente i due fattori. La produzione di veicoli meccanici è invece una causa diretta di competizione e come tale deve venire attentamente studiata.

Sarebbe opportuno ampliare su larga scala i nostri impianti di munizioni per l'esercito e poi lasciarli funzionare soltanto nella misura imposta dalle nostre disponibilità e dal carattere della guerra. Il fattore tempo è un elemento regolatore cui dovrete attenervi a seconda delle circostanze. Ma se non si incominciano subito gli impianti, più tardi non si avrà più la possibilità di scelta.

Ho pensato che sarebbe bene mettere i francesi al corrente della nostra intenzione di creare un esercito di cinquanta, o cinquantacinque divisioni. Ma bisognerebbe mantenere incerto il periodo in cui questo esercito sarà completato, se tra ventiquattro, o trenta o fors'anche quaranta mesi.

Alla fine dell'ultima guerra avevamo circa novanta divisioni sparse su tutte le zone di combattimento, fabbricavamo 2000 aeroplani al mese e avevamo una marina assai più numerosa di quanto occorresse in realtà e di quanto prevedono i nostri attuali programmi. Non mi sem-

bra quindi di dover considerare irrealizzabile una cifra di 2000 apparecchi al mese o un esercito di 50-55 divisioni, sebbene ora il moderno equipaggiamento delle truppe e la costruzione degli aeroplani rappresentino uno sforzo assai superiore data la complessità da essi raggiunta.

21 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Ministro

Mi domando se vorrete acconsentire a una seduta dei ministri del Gabinetto di guerra senza segretari ed esperti militari. Non trovo opportuno che si discutano i problemi più importanti nelle sessioni ufficiali. Siamo stati creati ministri responsabili per la condotta della guerra; e sono certo che sarebbe nell'interesse del paese se ci riunissimo di tanto in tanto in gruppo. Sui capi del personale ricadono troppi compiti che esulano dalla loro sfera professionale. Ci hanno dato molti rapporti lucidi e di grande valore. Ma oso esporvi la mia convinzione che talvolta sarebbe meglio discutere la situazione generale tra di noi. Mi sembra che in molte questioni si sia rimasti alla superficie.

Non ho ancora esposto ai miei colleghi questa idea e non so che cosa ne penseranno. Vi ho reso nota la mia opinione, com'era mio dovere di fare.

Il 24 settembre scrissi al Cancelliere dello Scacchiere:

Avendo partecipato anch'io all'attività della grande macchina dello Scacchiere, penso molto a voi e ai problemi che dovete affrontare. Desidererei vedere attuato un rigido bilancio basato sul contributo dei benestanti. Ma ritengo che nel medesimo tempo si dovrebbe effettuare una vasta campagna contro gli sprechi. A giudicare dal modesto esito raggiunto con le nostre spese gigantesche, penso proprio che mai come ora si sia avuto un *corrispettivo per il danaro* tanto scarso. Nel 1918 esisteva una quantità di antipatici regolamenti per la eliminazione di ogni sciupio che sicuramente cooperarono alla nostra vittoria. Dovreste fare un'energica dichiarazione in proposito, nel vostro discorso di mercoledì. Bisognerebbe compiere uno sforzo per insegnare al popolo ciò che non deve fare. Non si tratta di una dottrina per evitare ogni genere di spese, ma soltanto di far sì che tutto venga consumato con lentezza, anche gli articoli di lusso; *sino a quando ne siano prodotti*

dei nuovi. Ecco ad esempio la questione degli oggetti di cancelleria: bisognerebbe subito regolarla in tutti i Ministeri. Le buste dovrebbero venire incollate di nuovo e usate diverse volte. Sembra un caso di minima importanza, eppure insegnerebbe a tutti i funzionari (ne abbiamo milioni, ora) a tener presente la necessità del risparmio.

Nel 1918 si tenne un'attiva "campagna del risparmio" e la gente cominciò ad andare orgogliosa dei risultati ottenuti, considerandola parte essenziale del conflitto. Perché non inculcare subito la stessa idea nel corpo di spedizione britannico, in tutte le zone che non sono esposte al fuoco?

Sto cercando di liberare l'Ammiragliato da tutti quei vasti progetti di miglioramenti navali che potrebbero venir messi in opera soltanto dopo la fine del 1941 o, in certi casi, dopo la fine del 1940. Bisogna fare attenzione a che gli uffici addetti alle fortificazioni e ad altre opere di guerra non consumino le nostre forze in ampliamenti su larga scala che potrebbero essere completati soltanto dopo la crisi da cui verrà deciso il nostro avvenire.

Mi accorgo che i Ministeri perdono vigore a causa di restrizioni non necessarie. Sarebbe meglio che la sorveglianza delle nostre guardie si rivolgesse alle esibizioni dispendiose anziché a ritardare i provvedimenti. Non ostacolate l'azione dei dicasteri in tempo di crisi, lasciate loro piena responsabilità e domandate sollecito conto per qualsiasi mancanza di parsimonia.

Spero che vorrete scusarmi se vi ho scritto a questo proposito: sono preoccupato per il potere della moneta, quanto lo sono per quello sforzo bellico in cui la salvaguardia della moneta rientra come parte integrale. In tutte queste questioni potete contare sul mio appoggio e anche sulla mia sottomissione, quale capo di un Ministero che richiede continue spese, a una severa sovrintendenza.

Quando la nostra marina ha reclamato il dominio dei mari durante una guerra, ha sempre dovuto pagarne il prezzo, esponendo all'attacco nemico un bersaglio estesissimo. I corsari legalizzati, l'incrociatore e soprattutto il sommergibile hanno decimato in ogni modo le linee vitali del nostro traffico mercantile e dei nostri rifornimenti di viveri. Di conseguenza, ci siamo sempre trovati di fronte alla precipua necessità di difenderci. Da tale fatto può sorgere il pericolo che la nostra strategia navale si sia spinta o si adatti a un atteggiamento

difensivo. I moderni sistemi di guerra hanno aggravato tale tendenza. Nelle due grandi guerre, quando mi trovai a capo dell'Ammiragliato, cercai sempre di infrangere questa ossessione difensiva cercando forme controffensive. Il compito di condurre salvi in porto centinaia di convogli e migliaia di bastimenti mercantili risulta enormemente più facile quando il nemico è costretto a chiedersi quando e dove riceverà il prossimo colpo. Durante la prima guerra mondiale sperai di trovare nei Dardanelli, e più tardi in un attacco contro Borkum o altre isole della Frisia, il mezzo per l'iniziativa, costringendo la potenza navale più debole a studiare i propri problemi anziché i nostri. Quando nel 1939 venni di nuovo chiamato all'Ammiragliato, dopo aver sistemato le prime necessità e preso i più urgenti provvedimenti per fronteggiare il pericolo, non mi ritenni soddisfatto della tattica del "Convoglio e Blocco". Cercai con ogni mezzo di attaccare la Germania sul mare.

Il precipuo e più luminoso obiettivo era la conquista del Baltico. La flotta inglese, se fosse riuscita a ottenere il predominio in quelle acque, avrebbe compiuto un passo forse decisivo verso la vittoria. Libera dalla minaccia di un'invasione tedesca, la Scandinavia sarebbe stata attratta naturalmente nel nostro sistema di guerra economica, se non proprio in una reale cobelligeranza. La flotta inglese, una volta signora del Baltico, avrebbe offerto alla Russia un aiuto che si sarebbe rivelato forse decisivo agli effetti dell'indirizzo politico e della strategia sovietica. Negli ambienti responsabili nessuno metteva in dubbio questi fattori. Il dominio del Baltico costituiva la mira essenziale non soltanto della marina britannica, ma della stessa Gran Bretagna. Si poteva ottenerlo? In questa guerra la flotta tedesca non poté opporre grande resistenza alle nostre operazioni. Per quanto riguardava il naviglio pesante avevamo una superiorità così grande che eravamo impazienti di impegnar battaglia in qualsiasi momento e luogo se ne presentasse l'opportunità. Data la nostra forza, il compito di eliminare le mine non sarebbe stato difficile. I sommergibili non erano un ostacolo insuperabile per una flotta protetta da flottiglie efficienti. Ma ora la Germania, in luogo della poderosa marina di cui era in possesso nel 1914-1915, poteva impiegare un'aeronau-

tica formidabile, smisurata, che di mese in mese aumentava la propria potenza.

Qualora due o tre anni prima si fosse conclusa un'alleanza con la Russia sovietica, il nostro scopo avrebbe potuto venir raggiunto aggregando alla flotta russa una squadra britannica con base a Cronstadt. In quel tempo avevo spesso fatto notare ai miei amici i vantaggi di un progetto simile. Non si può dire se un simile accordo rientrasse nei limiti dell'azione. Costituiva certo un mezzo per frenare l'aggressività tedesca; ma oltre a esso molti altri ve n'erano che mai furono adottati. Nell'autunno del 1939 la Russia era un avversario neutrale, oscillante tra l'antagonismo e la guerra. La Svezia possedeva diversi porti in cui la flotta inglese avrebbe potuto stabilire una propria base. Ma non era improbabile che con tale concessione gli svedesi si esponessero a un'invasione tedesca. Senza la padronanza del Baltico noi non eravamo in grado di domandare un porto svedese. Senza un porto svedese non potevamo giungere al dominio del Baltico. Ci trovavamo quindi in un vicolo cieco. Si poteva sperare di risolverla? Esperire prove accurate è sempre una norma di saggezza. Durante tutta la guerra, come si vedrà in seguito, richiesi che i funzionari studiassero a fondo le possibilità inerenti a certe operazioni e come risultato giunsi di solito alla conclusione che era meglio non intraprenderle, oppure che esse non coincidevano con la condotta generale della guerra. La tattica necessaria ad acquistare il dominio del Baltico fu la prima a esser presa in esame.

Dopo quattro giorni dal mio ingresso all'Ammiragliato chiesi allo Stato Maggiore della marina di preparare un piano per il forzamento del Baltico. La divisione rispose subito che per effettuare un progetto simile bisognava assicurarsi la neutralità dell'Italia e del Giappone, e bisognava tener presente il pericolo proibitivo degli attacchi dal cielo; ma, a parte questo, l'operazione giustificava un piano dettagliato e, qualora si fosse giunti alla conclusione dell'opportunità di eseguirla, si sarebbe dovuto fissarne la data per il marzo del 1940, se

non prima. Nel frattempo ebbi lunghe conversazioni con il direttore delle costruzioni navali, Sir Stanley Goodall, che era mio amico dal 1911-12 e che fu subito conquistato dall'idea. Battezzai il mio piano "Catherine" in onore di Caterina la Grande, poiché la Russia occupava lo sfondo del mio pensiero. Il 12 settembre ebbi modo di esporre alle autorità competenti un particolareggiato rapporto a tale proposito (1).

Il giorno 20 l'ammiraglio Pound mi rispose che per assicurare il successo dell'azione era necessario accertarsi che i russi non avessero intenzione di partecipare al conflitto insieme con la Germania, e ottenere la cooperazione della Svezia e della Norvegia. Bisognava inoltre che fossimo in grado di vincere la guerra contro qualsiasi coalizione di Potenze e senza far calcolo sulle forze destinate al Baltico. Egli era propenso a una azione esplorativa. Il 21 settembre decidemmo che l'ammiraglio conte di Cork e Orrery, un ufficiale dotato di grande valore e competenza, venisse a lavorare all'Ammiragliato, ove avrebbe potuto disporre di un nucleo di ufficiali messi esclusivamente ai suoi ordini, di locali adatti e di tutte le informazioni necessarie per studiare e preparare l'offensiva nel Baltico. Alla situazione che si era così venuta a creare esisteva un precedente, in quanto durante la prima guerra mondiale avevo richiamato il famoso ammiraglio "Tug" Wilson all'Ammiragliato, affinché assolvesse compiti particolari dello stesso genere, e Lord Fisher aveva dato piena approvazione alla mia iniziativa. In questa guerra abbiamo veduto problemi vasti e generali discussi amichevolmente, in un modo simile, senza che i capi dello Stato Maggiore interessato dimostrassero disappunto o risentimento.

L'opinione di Lord Cork coincideva in pieno con la mia, in quanto ambedue desideravamo approntare corazzate capaci di resistere agli attacchi aerei e alle aggressioni subacquee. Come si vedrà nell'Appendice, volevo trasformare due o tre

(1) Appendice B.

navi della classe *Royal Sovereign* in modo da renderle adatte ad azioni costiere e nelle acque interne, munendole di robusti cassoni contro i siluri e di robusti ponti corazzati contro gli attacchi aerei. Per raggiungere questo scopo ero disposto a sacrificare una o due torri e sette od otto nodi di velocità. Anche senza considerare le operazioni nel Baltico, ciò avrebbe facilitato le nostre azioni offensive, sia al largo della costa nemica nel Mare del Nord sia, e maggiormente, nel Mediterraneo. Ma, pur ammettendo che le più sollecite previsioni dei costruttori navali e dei direttori di cantieri si realizzassero, prima della tarda primavera del 1940 nessuna di queste navi avrebbe potuto essere pronta. Continuammo quindi la preparazione su queste basi.

Il 26 settembre Lord Cork presentò il suo rapporto preliminare, basato naturalmente su una considerazione puramente militare del problema. Riguardo all'operazione la cui condotta naturalmente gli sarebbe stata affidata, era del parere che fosse attuabile ma molto pericolosa. Domandava un margine di superiorità sulla flotta tedesca pari almeno a un trenta per cento, in previsione delle perdite che si sarebbero subite durante il passaggio nel Baltico. Per svolgere l'operazione entro il 1940, bisognava provvedere prima della metà di febbraio al concentramento della flotta e al necessario addestramento. Non avevamo quindi tempo sufficiente per mettere in attuazione quel programma di corazzare il ponte e rinforzare lo scafo delle *Royal Sovereign*, cui io tenevo tanto. Era un altro vicolo cieco. Se si persevera nell'attuazione di piani simili, può darsi che a distanza di qualche tempo, magari con un anno di ritardo si presentino le condizioni indispensabili per agire. Ma in guerra, come nella vita, si muovono contemporaneamente tutte le altre cose. Quando si possono formulare i propri progetti con calma, avendo avanti a sé un anno o due di respiro, si ha la possibilità di attuare soluzioni assai migliori.

In questo periodo ebbi grande appoggio da parte del vicecapo di S. M. ammiraglio Tom Phillips (che doveva morire a bordo della *Prince of Wales* nei pressi di Singapore, verso la fine del 1941) e dell'ammiraglio Fraser, Terzo Lord del Mare, e tesoriere della marina. Egli consigliò che si raggiungessero

alla flotta d'attacco le quattro veloci navi mercantili della Compagnia Glen, le quali avrebbero dovuto svolgere una parte importante negli eventi futuri.

Uno dei miei primi compiti all'Ammiragliato fu quello di studiare il programma di nuove costruzioni che era entrato in atto allo scoppio della guerra.

In ogni periodo di tempo, all'Ammiragliato, esistevano almeno quattro programmi annuali successivi. Nel 1936 e nel 1937 si erano impostate cinque nuove corazzate che sarebbero entrate in servizio nel 1940 e nel 1941. Nel 1938 e nel 1939 il Parlamento aveva autorizzato la costruzione di altre quattro corazzate che non avrebbero potuto essere completate prima di cinque o sei anni dalla data dell'ordinazione. Dicianove incrociatori erano in varie fasi di costruzione. Per vent'anni l'ingegno dei costruttori e l'altissima reputazione della nostra marina erano stati ostacolati dalle restrizioni dei trattati di pace. Tutti i nostri incrociatori erano frutto di un tentativo di aderire alle restrizioni dei patti e ai *gentlemen's agreements*. In tempo di pace si erano costruite navi solo per mantenere immutata la potenza della marina; di anno in anno e tra difficoltà politiche di ogni genere. In tempo di guerra tutte le costruzioni debbono essere conformi a un definito obiettivo tattico. Avevo un gran desiderio di costruire alcuni incrociatori da 14.000 tonnellate, armati di cannoni da 9.2 pollici, corazzati contro proiettili da 8 pollici, di vasto raggio d'azione e superiori in velocità a qualsiasi *Deutschland* o altro incrociatore germanico. Sino a questo momento le restrizioni dei trattati avevano ostacolato una simile linea di condotta. Ora che tali limitazioni non esistevano più, intervenivano le rigide leggi di precedenza a porre un veto decisivo a questi piani, la cui attuazione esigeva un tempo tanto lungo.

Ma la debolezza più grave della nostra flotta e la necessità più impellente erano costituite dai cacciatorpediniere. Nel 1938 il programma di costruzioni non ne aveva contemplato neppure uno, ma nel 1939 si era stabilito di costruirne sedici. Complessivamente nei cantieri si trovavano trentadue di queste in-

dispensabili unità e solo nove avrebbero potuto venir consegnate prima della fine del 1940. La tendenza irresistibile a migliorare i particolari di ogni squadriglia nei confronti della precedente aveva fatto sì che la costruzione occupasse un periodo di tempo prossimo ai tre anni piuttosto che ai due. Naturalmente la marina richiedeva navi capaci di reggere alle burrasche dell'Atlantico e di dimensioni tali che permettessero l'installazione a bordo di tutte le più moderne artiglierie e in particolare dei cannoni antiaerei. È ovvio che, seguendo questi concetti, anziché un cacciatorpediniere si finisce per costruire un piccolo incrociatore. Il dislocamento raggiunto, se pure non supera, le duemila tonnellate e un equipaggio di oltre duecento uomini corre i mari a bordo di queste navi non corazzate che costituiscono una facile preda per qualsiasi incrociatore regolare. Contro i sommergibili il cacciatorpediniere è l'arma più efficace, ma accrescendone troppo le dimensioni si ottiene lo scopo negativo di renderlo un bersaglio prezioso. Si oltrepassa insomma la linea oltre la quale il cacciatore diviene oggetto di caccia. Il numero dei cacciatorpediniere in nostro possesso non avrebbe mai potuto sembrare eccessivo, ma i continui miglioramenti imponevano una limitazione alla possibilità produttiva dei cantieri e un ritardo mortale al loro completamento.

È d'altra parte assai difficile che meno di 2000 navi mercantili inglesi solchino i mari in qualsiasi momento, e ogni settimana diverse centinaia di transatlantici e parecchie migliaia di vapori in servizio costiero entravano o uscivano dai nostri porti. Per mantenere in efficienza il transito dei convogli, per perlustrare i mari interni, per sorvegliare le centinaia di porti delle isole britanniche, per servire le nostre basi sparse in tutto il mondo, per proteggere i dragamine nel loro incessante lavoro, occorreva moltiplicare le nostre piccole unità armate. Il numero e la rapidità della costruzione erano condizioni essenziali.

Avevo il dovere di adeguare il nostro programma al bisogno del momento e di aumentare entro i limiti del possibile il numero dei mezzi antisommergibili. A questo scopo si fissarono due principi. In primo luogo si doveva fermare o ritardare il programma

11. Il capitano Balfour, sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, in visita a una fabbrica in costruzione di aerei da bombardamento.





12. Palloni di sbarramento sistemati su zattere all'estuario del Tamigi per evitare la posa di campi minati da parte di aerei germanici.

a lunga scadenza, in modo di concentrare lavoro e apporto di materiali nelle costruzioni che potevano essere completate entro un anno o un anno e mezzo. In secondo luogo bisognava progettare nuovi tipi di mezzi antisommergibili, capaci di operare nelle vicinanze dell'Isola, permettendo così ai nostri grandi cacciatorpediniere di dedicarsi a compiti in acque più lontane.

Circa tutti questi problemi, inviai ai miei colleghi dell'Ammiragliato una serie di promemoria.

Considerata la minaccia subacquea della quale dobbiamo prevedere un più potente rinnovarsi verso la fine del 1940, il modello per i cacciatorpediniere in costruzione dovrebbe mirare alla quantità e celerità di produzione, piuttosto che al tonnellaggio o alla potenza. Bisognerebbe progettare un tipo di cacciatorpediniere la cui costruzione richiedesse meno di un anno, e in questo caso si dovrebbe impostarne subito almeno una cinquantina. So bene quali siano le necessità in fatto di capi-squadriglia e grandi caccia di tipo oceanico, ma l'immissione nella nostra flotta di 50 caccia del tipo medio di emergenza che sto considerando lascerebbe disponibili tutte le navi più potenti per le operazioni sugli oceani e per il combattimento.

Il consueto conflitto tra la linea di condotta imperniata su termini di tempo prolungati e quella imperniata su termini brevi, raggiunge la sua massima intensità durante le guerre. Diedi ordine di sospendere la costruzione di tutte quelle grandi unità che non avrebbero potuto entrare in servizio prima della fine del 1940, e di moltiplicare i nostri mezzi antisommergibili impostando soltanto tipi che potessero esser pronti entro dodici o, se possibile, entro otto mesi. Per il primo tipo richiamammo in vita il vecchio nome "corvetta". Poco prima dello scoppio della guerra erano state ordinate cinquantotto di queste corvette, ma nessuna era ancora stata impostata. Più tardi, alle navi di questo tipo, sensibilmente perfezionate, che vennero ordinate nel 1940, fu dato il nome di "fregate". Oltre a tale naviglio, bisognò approntare altri tipi minori, in particolare pescherecci che con la massima rapidità vennero armati con cannoni, bombe antisommergibili e dispositivi *Asdic*, e lance

a motore del nuovo disegno ideato all'Ammiragliato per le operazioni costiere. Si impostò naviglio fino alle massime possibilità dei nostri cantieri, senza escludere quelli di cui disponevamo in Canada. Ma, anche così, si verificarono indugi inevitabili data la situazione, e le consegne di nuove navi furono effettuate con un ritardo considerevole su quanto avevamo sperato.

Alla fine, il mio punto di vista circa l'impresa del Baltico e i criteri di ricostruzione delle corazzate prevalse dopo lunghe discussioni. I disegni vennero preparati, gli ordini impartiti. Tuttavia, per ostacolare l'attuazione del progetto, furono avanzate obiezioni di ogni sorta, alcune delle quali ben fondate. Si disse che, qualora le corazzate tascabili germaniche o gli incrociatori armati di cannoni da 8 pollici fossero sfuggiti alle nostre crociere, le navi della categoria *Royal Sovereign* sarebbero state necessarie per la scorta ai convogli. Si fece pure osservare come il progetto comportasse ostacoli al completamento di altre importanti opere e si mise in rilievo il fatto che il nostro programma implicava una necessaria alternativa di precedenza nel campo delle costruzioni navali e delle corazzature. Mi spiace assai di non poter condurre a termine il mio piano per la costruzione di una squadra le cui navi, dotate di ponti solidamente corazzati e capaci di una velocità non superiore ai 15 nodi, possedessero armi antiaeree in grande quantità e fossero in grado di resistere, meglio di qualsiasi altra nave, sia agli attacchi aerei sia a quelli subacquei. Quando nel 1941 e nel 1942 l'impresa di difendere Malta e di farvi pervenire rifornimenti assunse un'importanza vitale, quando ci trovammo di fronte alla necessità urgentissima di bombardare i porti italiani, primo fra tutti Tripoli, altri avvertirono la mancanza di queste navi. Ma ormai era troppo tardi.

Per tutta la durata della guerra le *Royal Sovereign* furono causa di dispendio e inquietudine. Nessuna di esse era stata rimodernata come le loro sorelle del tipo *Queen Elizabeth*; e quando si presentò l'opportunità di schierarle contro la flotta giapponese che nell'aprile 1942 era entrata nell'Oceano India-

no, l'unica preoccupazione dell'ammiraglio Pound e del ministro della Difesa fu di allontanarle il più possibile e in brevissimo tempo dalle acque ove potevano incontrare il nemico.

Uno dei primi provvedimenti che presi appena entrato a far parte del Gabinetto di guerra e assunta la massima carica all'Ammiragliato fu diretto alla creazione di un mio personale Ufficio statistiche. A questo scopo mi rivolsi al professor Lindemann che nel corso di tanti anni mi era stato amico e confidente. Ci eravamo formati insieme un'opinione sulle circostanze generali, e ora lo chiamai all'Ammiragliato affinché vi lavorasse con la collaborazione di una mezza dozzina di economisti ed esperti di statistiche, del cui criterio positivo potevamo fidarci. Questo complesso di abili funzionari, guidato da Lindemann, disponeva di tutte le informazioni ufficiali e durante la guerra seppe fornirmi tavole e diagrammi riguardanti la situazione bellica analizzando con ininterrotta costanza tutti i documenti ministeriali che venivano sottoposti all'attenzione del Gabinetto di guerra e conducevano per mio conto tutte le indagini da me desiderate.

In quel periodo non esisteva un'organizzazione governativa per le statistiche. Ogni Ministero esponeva i suoi rapporti sulla base di dati e cifre particolari. Il Ministero dell'Aeronautica faceva calcoli diversi da quelli del Ministero della Guerra. Il Ministero dei Rifornimenti e la Camera di Commercio, sebbene avessero le medesime intenzioni, parlavano un diverso linguaggio. Questa confusione provocava malintesi e perdite di tempo ogni volta che il Gabinetto voleva delucidare uno speciale problema. Sin da principio, invece, io ebbi a mia disposizione una sicura e costante sorgente di informazioni, ogni dato della quale corrispondeva perfettamente alle altre parti del quadro generale. Sebbene da prima si contemplasse soltanto un lato della situazione, questo provvedimento mi aiutò a formarmi un punto di vista ampio ed esatto degli innumerevoli eventi e delle cifre che si affastellavano su di noi.

CAPITOLO V

IL FRONTE FRANCESE

Movimento del corpo di spedizione britannico (B. E. F.) in Francia - Fortificazioni sulla frontiera belga - Vantaggi dell'aggressione - Neutralità del Belgio - La Francia e l'offensiva - La Linea Maginot - Riconosciuto potere della difensiva - Spiacevoli alternative per la Francia - Previsioni dei capi di Stato Maggiore britannici - Errore di Hitler - Forze relative presenti sul fronte occidentale - Possibili linee d'attacco germaniche - Opinione dello Stato Maggiore britannico; rapporto presentato il 18 settembre 1939 - Gamelin sviluppa il piano D - L'ordine numero 8; riunione del Consiglio Supremo Alleato a Parigi, 17 novembre - L'adozione del piano D; sua estensione all'Olanda.

SUBITO dopo lo scoppio della guerra il nostro corpo di spedizione cominciò a sbarcare in Francia. Mentre prima del precedente conflitto si erano studiati piani e previsti i particolari di questa azione durante un periodo di almeno tre anni, fu soltanto nella primavera del 1938 che il Ministero della Guerra istituì uno speciale ufficio a questo fine. Ci trovavamo ora di fronte a due nuovi e gravi fattori. In primo luogo equipaggiare e organizzare un esercito era adesso un compito assai più difficile di quanto lo fosse nel 1914. Ogni divisione possedeva mezzi di trasporto meccanici, era più numerosa e aveva aggregato un più alto numero di persone non destinate al vero e proprio combattimento. In secondo luogo, l'esagerato timore di attacchi aerei sui trasporti e nei punti di sbarco indusse il Ministero della Guerra a usufruire soltanto dei porti nel sud della Francia e di St.-Nazaire, che divenne poi la base principale per queste operazioni. Ciò comportava un considerevole allungamento delle vie di comunicazione delle truppe e quindi ne ritardava lo sbarco, l'impiego e la resistenza, richiedendo inol-

tre un maggior numero di uomini per i servizi logistici (1).

È abbastanza strano il fatto che non si fosse pensato a stabilire prima della guerra in quale settore del fronte avrebbero dovuto venir impiegate le nostre truppe. Si riteneva però che il loro settore di schieramento sarebbe stato a sud di Lilla e il 22 settembre questa supposizione trovò la sua conferma. Per la metà d'ottobre quattro divisioni britanniche, riunite in due corpi d'armata di elementi di carriera, si trovarono nel settore loro assegnato lungo la frontiera franco-belga. Questo implicava un traffico su strada o ferrovia di 250 miglia dai lontani porti che erano stati scelti per lo sbarco. Tre brigate di fanteria giunte separatamente durante i mesi di ottobre e novembre furono riunite il 15 dicembre e formarono la 5ª divisione. La 48ª divisione fu formata nel gennaio del 1940; seguirono nel mese di febbraio la 50ª e la 51ª e in marzo la 42ª e la 44ª, per un totale di dieci divisioni. Via via che il numero aumentava, il corpo di spedizione si vedeva affidare un settore più ampio, senza per altro prender mai diretto contatto col nemico.

Quando raggiunse le posizioni assegnategli il B. E. F. trovò già pronto un fosso anticarro profondo e completo che correva lungo tutta la linea del fronte; ogni mille metri circa era eretta una grande e visibile casamatta dalla quale si poteva accompagnare con fuoco d'infilata l'azione di mitragliatrici e cannoni anticarro proveniente dal trinceramento. A tutti questi apprestamenti si aggiungeva un'ininterrotta linea di reticolato. Gran parte del lavoro delle nostre truppe durante questo strano autunno ed inverno ebbe come scopo il perfezionamento delle opere difensive già preparate dai francesi e l'organizzazione di una specie di Linea "Sigfrido". A dispetto del gelo si fecero rapidi progressi. Le fotografie prese dall'alto mostravano la velocità con cui i tedeschi estendevano la loro Linea

(1) Reparti avanzati del corpo di spedizione britannico cominciarono a sbarcare in Francia il 4 settembre. Il I corpo di spedizione prese terra il 19 settembre, il II il 3 ottobre. Il Quartier Generale fissò la sua prima residenza a Le Mans il 15 settembre. I principali movimenti di truppe si svolgevano attraverso Cherbourg, veicoli e rifornimenti passavano da Brest e Nantes, e Le Mans e Laval erano i punti di concentramento.

“Sigfrido” verso nord, dopo la zona della Mosella. A dispetto del loro vantaggio in risorse locali e lavoro obbligatorio, sembrava che il nostro progredisse di pari passo. Prima dell’offensiva del maggio 1940, le nostre truppe avevano costruito 400 nuove casematte, scavato 40 miglia di fosso anticarro cementato, e disteso una quantità di reticolati. La lunga linea di comunicazione che correva diretta sino a Nantes richiedeva grandi opere. Si posero vaste basi per le installazioni, si migliorarono le strade, si costruirono cento miglia di ferrovia a scartamento normale, si creò un sistema telegrafico esteso e profondamente interrato. Diverse sedi di Quartieri Generali per i corpi d’armata e per comandi vari, nascoste in corridoi sotterranei, furono quasi completate, e circa 50 nuovi campi d’aviazione con le adeguate installazioni vennero forniti di piste di atterraggio o perfezionati mediante opere che richiesero più di 50.000 tonnellate di cemento.

Il nostro esercito si dedicò diligentemente a tutti questi compiti e per mantenere tutto il complesso in efficienza si provvide a spostare le brigate secondo un sistema di rotazione nei pressi di Metz, in quel settore del fronte francese che era a contatto con il nemico e dove si verificava almeno una certa attività di pattuglie. Tutto il resto del tempo fu dedicato all’addestramento delle nostre truppe. Questo era davvero necessario. Agli inizi della guerra l’addestramento delle truppe era assai inferiore al livello raggiunto un quarto di secolo prima dall’esercito di Sir John French. Per molti anni in Inghilterra non si erano svolte manovre di portata considerevole. L’esercito regolare aveva una deficienza di 20.000 effettivi, ivi inclusi 5000 ufficiali, e il sistema Cardwell per provvedere alla difesa dell’India incideva per la maggior parte sulle unità addette al territorio nazionale le quali, di conseguenza, erano ridotte a poco più dei quadri. La decisione, ispirata a buone intenzioni ma scarsamente ponderata, di raddoppiare l’esercito territoriale, cui si era giunti nel marzo del 1939, e la creazione di una guardia nazionale, decisa nel maggio dello stesso anno, avevano richiesto all’esercito regolare il sacrificio di una considerevole quota di istruttori. Ma i primi mesi freddi in Francia erano stati impiegati con solerzia, e un vasto pro-

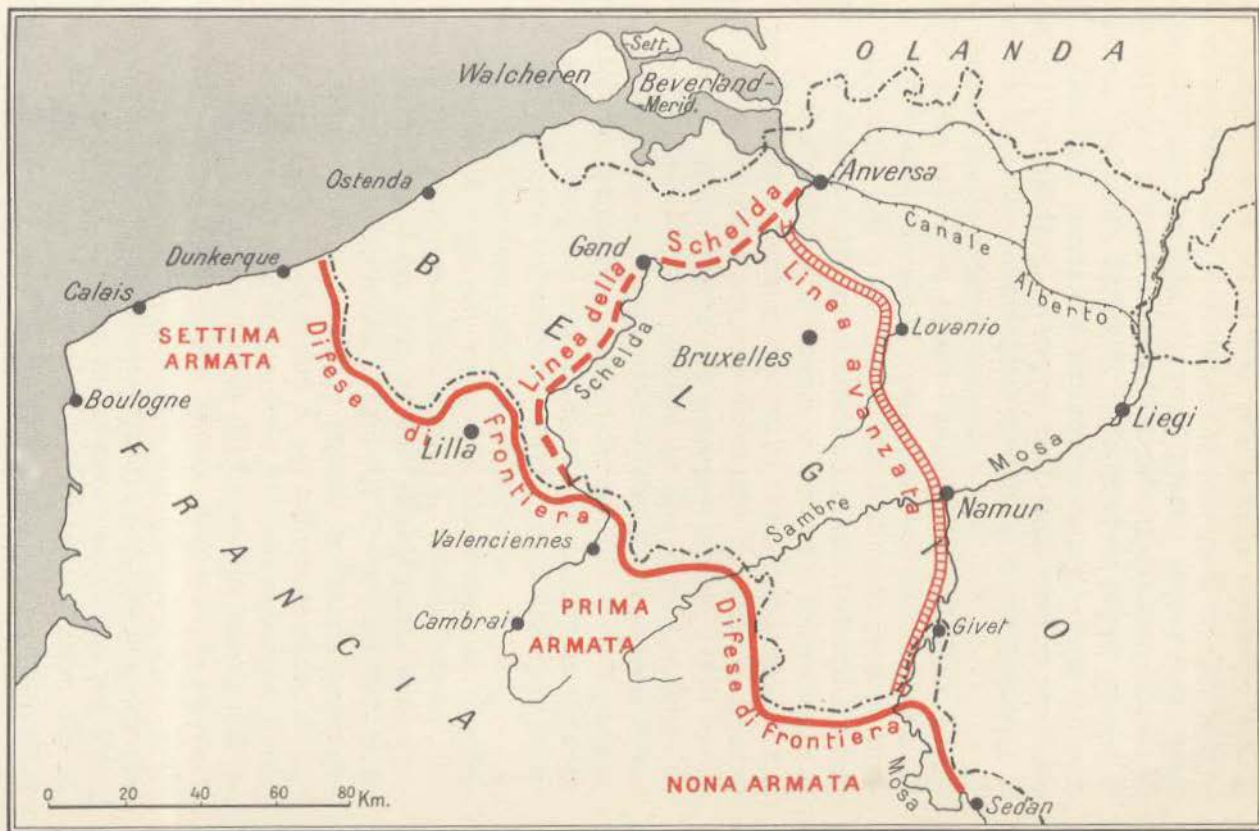
gramma di addestramento veniva svolto nello stesso tempo in cui si spingevano avanti i lavori di fortificazione. È accertato che il nostro esercito acquistò maggiore efficienza durante il periodo di sospensione accordatogli e che nonostante la fatica assorbente e la mancanza di ogni azione concreta, il suo morale trovò modo di rinvenirsi.

Nei depositi lungo le linee di comunicazione che correvano dietro il fronte vennero accumulati immensi quantitativi di scorte e munizioni. Rifornimenti bastevoli per dieci giorni erano ammassati tra la Senna e la Somme. *A nord della Somme si trovavano altri depositi per un periodo di sette giorni:* questi ultimi salvarono l'esercito dopo lo sfondamento tedesco del fronte. A poco a poco, data la tranquillità che regnava quasi sovrana, si riprese a far uso di diversi altri porti a nord di Le Havre. Dieppe divenne una base ospitale, Fécamp fu adibito allo sbarco delle munizioni e alla fine si giunse al totale impiego di tutti i tredici porti francesi.

Il vantaggio di un Governo libero da leggi e trattati nei confronti dei paesi che reagiscono all'assalto soltanto quando il criminale lo abbia già sferrato, è incommensurabile. È enorme. D'altra parte, se l'aggressore non ottiene una vittoria assoluta e decisa, può darsi che un giorno si giunga alla resa dei conti. Hitler, alla cui forza soltanto una forza superiore poteva opporsi, era in grado di colpire quando e come gli sembrava più opportuno; ma le due Potenze occidentali non potevano violare la neutralità del Belgio. Tutto ciò che potevano fare era di prepararsi a intervenire in soccorso del Belgio qualora questa nazione lo richiedesse; era però molto probabile che una simile eventualità si verificasse troppo tardi. Se Francia e Gran Bretagna, durante i cinque anni precedenti la guerra, avessero tenuto una condotta politica decisa e autorevole, conforme alla inviolabilità dei trattati e all'approvazione della Lega delle Nazioni, il Belgio forse sarebbe stato indotto a unirsi ai suoi Alleati di un tempo, formando con loro un comune fronte di resistenza. Un'azione simile avrebbe creato condizioni di sicurezza ideali e fors'anche avrebbe evitato le future catastrofi.

Un'alleanza con il Belgio, definita su adeguati principi, avrebbe permesso la creazione di un baluardo sulla frontiera belga fino al mare, per impedire quella terribile manovra avvolgente che ci aveva quasi annientati nel 1914 e che ora doveva avere tanta parte nella rovina della Francia. Essa ci avrebbe inoltre aperto la possibilità di una rapida avanzata dal Belgio verso il centro dell'industria germanica nella Ruhr e avrebbe costituito una minaccia sufficiente forse a distogliere i tedeschi dai loro propositi di aggressione. Nella peggiore ipotesi il Belgio non avrebbe certo subito una sorte peggiore di quella che doveva colpirlo. Ma quando si rammentino l'isolazionismo degli Stati Uniti, la campagna condotta da Ramsay MacDonald per il disarmo della Francia, i ripetuti smacchi e umiliazioni cui ci eravamo esposti accettando tutte le infrazioni della Germania alle clausole del trattato di pace, la nostra acquiescenza alla violazione tedesca della Ruhr, la nostra sopportazione di fronte all'annessione dell'Austria, il patto di Monaco e l'accettazione della conquista della Cecoslovacchia, non si troverà certo tra gli uomini di Stato francesi o inglesi che durante quegli anni ebbero la responsabilità dell'amministrazione pubblica, chi voglia o possa biasimare il Belgio. In un periodo d'incertezze e di manovre pacificatrici, i belgi si attenero strettamente alla neutralità, illudendosi vanamente di poter trattenere l'invasore tedesco alla frontiera sin che gli eserciti di Francia e Gran Bretagna fossero accorsi in loro aiuto.

Nel 1914, l'esercito e la nazione francesi, pervasi da un odio passato di padre in figlio dal 1870, erano animati da un violento spirito offensivo. Il loro criterio era che una potenza numericamente più debole potesse opporsi all'invasione soltanto intraprendendo una controffensiva basata su principi tattici oltre che strategici. Al principio della guerra i francesi, con le loro tuniche azzurre e i pantaloni rossi, marciarono verso il nemico al suono della *Marsigliese*: intanto i tedeschi, che sebbene fossero gli invasori erano rimasti tranquilli al loro posto, aprirono il fuoco con effetti rovinosi. L'apostolo del



LE LINEE DELLA SCHELDA E DELLA MOSA - LINEA DI ANVERSA

credo offensivo, il colonnello Grandmaison, cadde sul fronte per il suo paese e per il suo principio di condotta bellica. Ho già spiegato in *The World Crisis* per quale motivo il concetto dell'azione difensiva avesse grande applicazione negli anni dal 1914 al 1916 o 1917. Il fucile a ripetizione, di cui già avevamo constatato l'efficacia nelle mani di esigui gruppi di boeri durante la guerra sud-africana, poteva decimare in modo duro, se non decisivo, le truppe che avanzavano in territorio scoperto. E oltre a quest'arma esistevano le mitragliatrici, il cui numero era in continuo aumento.

Poi erano venute le grandi battaglie dell'artiglieria. Centinaia e, più tardi, migliaia di cannoni polverizzarono le zone di combattimento. Ma quando, sacrificandosi eroicamente, i francesi e gli inglesi avanzarono insieme contro i tedeschi nascosti nelle profonde trincee, si trovarono dinanzi a successive linee di fortificazione; e i crateri provocati dalle loro artiglierie per battere le prime linee nemiche divennero un ostacolo decisivo all'avanzata, anche quando un successo iniziale aveva arriso alla loro azione. L'unica conclusione che si poteva trarre da questa esperienza era la superiore efficienza del sistema difensivo. Inoltre, nel quarto di secolo che era trascorso, la potenza delle armi da fuoco si era enormemente accresciuta. Questo però era un fattore che tornava a vantaggio di ambedue i contendenti, come risulterà chiaro in seguito.

La Francia di oggi non era più la stessa nazione che nell'agosto 1914 si era scagliata contro il vecchio nemico. Lo spirito di *revanche* si era esaurito nell'adempimento della propria missione e nella vittoria. I capi che lo avevano alimentato erano morti da lungo tempo. Il popolo di Francia aveva subito la spaventosa decimazione di un milione e mezzo di uomini. Un diffusissimo abito mentale francese associava il concetto di offensiva con il ricordo del fallimento iniziale dell'attacco vibrato nel 1914, con il ricordo dello smacco riportato nel 1917 dal generale Nivelle, con le angosciose campagne della Somme e di Passchendaele e soprattutto con l'impressione che le armi da fuoco moderne esercitassero un'azione più micidiale quando erano dirette verso le truppe attaccanti. Né in Francia né in Gran Bretagna si era compreso l'importanza

dei nuovi mezzi corazzati, che potevano reggere al fuoco delle artiglierie, compiendo avanzate di 100 miglia al giorno. Qualche anno prima il comandante De Gaulle aveva pubblicato un libro capace di far luce su tale argomento, ma l'attenzione accordata alla sua opera era stata assai scarsa. In seno al Consiglio Superiore di Guerra il vecchio maresciallo Pétain aveva esercitato una decisa influenza contro i nuovi criteri, inducendo gli ambienti militari francesi a trascurare quelle che venivano definite "armi offensive".

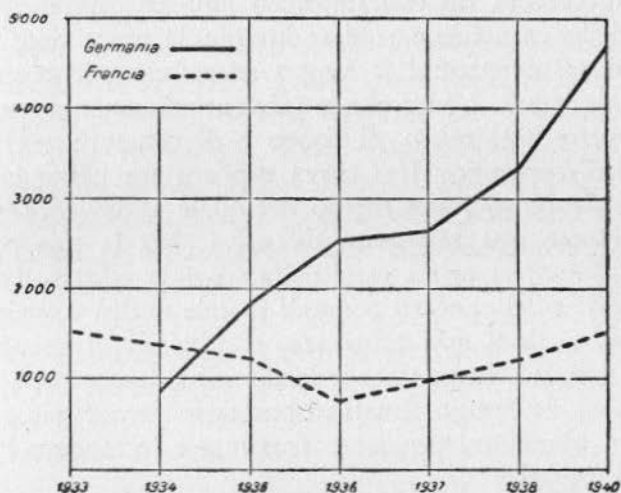
La tattica della Linea Maginot ha subito aspre condanne alla luce degli avvenimenti successivi.

Essa ha generato senza dubbio una mentalità puramente difensiva, ma è sempre un ottimo sistema di precauzione quello di fortificare il più possibile una frontiera di centinaia di miglia, economizzando così il numero dei soldati adibiti al servizio passivo e "incanalando" ogni eventuale invasione nemica. Se nello schema generale della guerra si fosse attribuito alla Linea Maginot una esatta importanza e un'adatta utilizzazione, essa avrebbe potuto dimostrarsi enormemente utile. Si sarebbe potuto considerarla come un lungo schieramento di porte di sortita di impareggiabile valore strategico e, soprattutto, come un mezzo per impedire l'accesso a larghi settori del fronte e accumulare in tal modo le riserve generali, di manovra o "massa". Quando si consideri la superiorità numerica della popolazione germanica nei confronti di quella francese, la Linea Maginot deve venir giudicata una misura saggia e prudente. C'è da stupirsi piuttosto che essa non sia stata estesa almeno sino al corso della Mosa; nel qual caso avrebbe costituito un efficacissimo baluardo permettendo una libera e vigorosa offensiva da parte della Francia. Ma il maresciallo Pétain si oppose al prolungamento della Linea Maginot. Sostenne che nelle Ardenne la natura stessa del suolo rendeva quasi impossibile un tentativo d'invasione; e il suo concetto venne accettato. I criteri offensivi inerenti alla Linea Maginot mi furono spiegati dal generale Giraud, durante la visita che feci a Metz nel 1937. Ma essi non furono messi in opera e la Linea, oltre ad assorbire un grandissimo numero di truppe addestrate e di tecnici, esercitò sullo spirito di rea-

zione del popolo francese e sulla sua strategia militare un influsso debilitante.

L'accresciuto potere dell'arma aeronautica era considerato con ragione un fattore rivoluzionario agli effetti di tutte le azioni belliche. Tenuto conto del numero relativamente limitato d'apparecchi che i due belligeranti potevano allora impiegare, i suoi pericoli venivano perfino esagerati, e vennero dapprima usati soprattutto per appoggiare la tattica difensiva, intralciando i concentramenti e le vie di comunicazione delle truppe

PRODUZIONE COMPARATIVA DI AEROPLANI



Le cifre germaniche sono desunte da documenti catturati, le francesi da fonte francese.

già lanciate all'assalto. Anche il periodo di mobilitazione francese fu considerato assai critico dall'Alto Comando francese che temeva la distruzione dei centri ferroviari, sebbene i mezzi aerei di cui la Germania poteva disporre in quel momento fossero, al pari di quelli alleati, troppo limitati per un compito simile. Le opinioni espresse in merito dagli alti ufficiali dell'aeronautica si rivelarono giustificate negli ultimi anni della guerra, quando la forza aerea s'era accresciuta di dieci o dodici volte. Allo scoppio del conflitto esse erano premature.

In Inghilterra corre una storiella secondo la quale il Ministero della Guerra sta sempre preparandosi per l'ultima guerra. Ma questo forse è vero quando lo si riferisca ad altri Ministeri o altri paesi ed è vero certo dell'esercito francese. Anch'io ero soggetto all'impressione che un'azione difensiva condotta con energia potesse rivelarsi grandemente efficace. Non coprivo allora una carica che mi investisse di responsabilità a questo riguardo, e non disponevo di continuate informazioni per cambiare la mia valutazione. Sapevo che nell'animo del popolo francese era rimasto impresso l'amaro, incancellabile ricordo delle carneficine subite durante la precedente guerra. Si era dato ai tedeschi il tempo necessario per costruire la Linea "Sigfrido". L'idea che la gioventù francese dovesse gettarsi contro quel muro di fuoco e di cemento era spaventosa! Nell'Appendice J si trova esposto un piano chiamato "Cultivator N. 6", per mezzo del quale allora ritenevo possibile vincere una resistenza difensiva. Ma la mia opinione privata, durante i primi mesi della seconda guerra mondiale, non differiva dai concetti generali su tale tattica e anch'io credevo che, qualora non esistessero condizioni di oscurità oppure di nebbia naturale o artificiale, gli sbarramenti anticarro e i cannoni da campo situati in posizione favorevole e forniti di adatte munizioni potessero frustrare e infrangere l'attacco dei carri armati.

Nei problemi posti dall'Onnipotente le cose dei suoi umili servitori non si presentano quasi mai due volte in circostanze precise; e anche quando sembra che sia così, esiste sempre qualche variante capace di render vana la indebita generalizzazione. La mente umana, a meno che non sia guidata da una straordinaria genialità, non può superare le condizioni cui giunge attraverso esperienze da lungo tempo stabilite e accettate. Eppure, dopo otto mesi d'inerzia da ambo le parti, noi vedremo Hitler scatenare una vasta offensiva, condotta da masse a cuneo di veicoli pesantemente corazzati, capaci di resistere al fuoco dei cannoni, e infrangere il sistema difensivo, rendendo le artiglierie quasi impotenti sul campo di battaglia, per la prima

volta nel corso di secoli, forse per la prima volta dal giorno in cui fu inventata la polvere da sparo. E vedremo anche come l'accresciuta potenza dei cannoni renda meno cruenti i combattimenti, in quanto permette a un esiguo numero di uomini di mantenere quelle stesse posizioni che prima richiedevano una grande quantità di difensori, offrendo quindi al nemico un bersaglio umano assai più ristretto.

Nessuna frontiera fu mai tanto curata strategicamente come la frontiera che si stende attraverso i Paesi Bassi, tra Germania e Francia. Ogni particolare del terreno, la sua composizione, i suoi corsi d'acqua sono stati esaminati durante i secoli, alla luce delle guerre precedenti, da tutti i generali e da tutte le scuole militari dell'Europa occidentale. Erano due le linee su cui gli Alleati prevedevano di avanzare, qualora, avendo la Germania invaso il Belgio, essi avessero deciso di accorrere in suo soccorso; o che potevano occupare, in virtù di un piano segreto e ben elaborato, sempre che il Belgio li avesse invitati a farlo. La prima di queste linee potrebbe venir chiamata linea della Schelda (1). Non era molto lontana dalla frontiera francese e comportava scarsi rischi. Nella peggiore ipotesi avrebbe potuto servire da "falso fronte", nella migliore si sarebbe potuto utilizzarla secondo il corso degli eventi. La seconda linea era più ambiziosa. Seguiva la Mosa attraverso Givet, Dinant e Namur, dai pressi di Lovanio sino a Anversa. Se gli Alleati avessero potuto schierarsi su questa rischiosa linea e mantenerla, sia pure a costo di aspri combattimenti, l'ala destra dell'invasione tedesca avrebbe incontrato una resistenza capace di frenarla; e se l'esercito germanico si fosse dimostrato inferiore al nostro, questa operazione sarebbe stata il mirabile preludio all'occupazione del centro vitale delle industrie belliche tedesche, la Ruhr.

Poiché l'eventualità di una avanzata attraverso il Belgio senza il consenso di tale paese era inconcepibile secondo i dettami

(1) Vedi cartina a pagina 85.

della morale internazionale, rimaneva da considerare soltanto un'avanzata lungo la frontiera franco-germanica. Un attacco verso est sull'altra sponda del Reno, a nord e a sud di Strasburgo, avrebbe dovuto concentrarsi in massima parte nella Foresta Nera che, come le Ardenne, veniva in quel tempo giudicata un pessimo terreno per le operazioni offensive. Restava tuttavia la possibilità di un'azione dal fronte Strasburgo-Metz in direzione nord-est entro il Palatinato. Con un'avanzata di questo genere, sulla destra del Reno si sarebbe potuto ottenere il controllo di tale fiume sino a Coblenza o a Colonia. Questa azione ci avrebbe condotti su un terreno adatto ai combattimenti, e per molti anni la sua eventualità era stata oggetto di studi e manovre in tutte le Accademie Militari dell'Europa occidentale. In questo settore però la Linea "Sigfrido", con il suo sistema di torrette in cemento che si proteggevano scambievolmente e organizzata in profondità con masse di pesanti reticolati, era già nel settembre 1939 un ostacolo formidabile. La data più vicina in cui i francesi avrebbero potuto muovere all'attacco era forse la fine della terza settimana di settembre. Ma in quell'epoca la campagna di Polonia era giunta al suo termine. Alla metà d'ottobre la Germania aveva schierato sul fronte occidentale settanta divisioni. La temporanea superiorità numerica dei francesi stava scomparendo. Una loro offensiva sul fianco est del fronte avrebbe sguernito il fianco nord che era assai più importante. Anche nel caso che l'attacco fosse coronato dal successo, entro un mese essi avrebbero incontrato gravi difficoltà per mantenere la posizione conquistata a est e si sarebbero trovati esposti a un violentissimo contrattacco germanico a nord.

La domanda che si presenta ovvia a questo punto è: « Perché restare passivi mentre la Polonia veniva annientata? ». Ma in realtà la battaglia era stata perduta qualche anno prima. Nel 1938, quando esisteva ancora la Cecoslovacchia, la vittoria era assai probabile se non certa. Nel 1936 i tedeschi non avrebbero potuto offrire una resistenza effettiva. Nel 1933 sarebbe bastato un rescritto di Ginevra per ottenere un'incruenta obbedienza. Il generale Gamelin non può esser l'unico a portare il biasimo per aver ricusato nel 1939 di affrontare pericoli, enor-

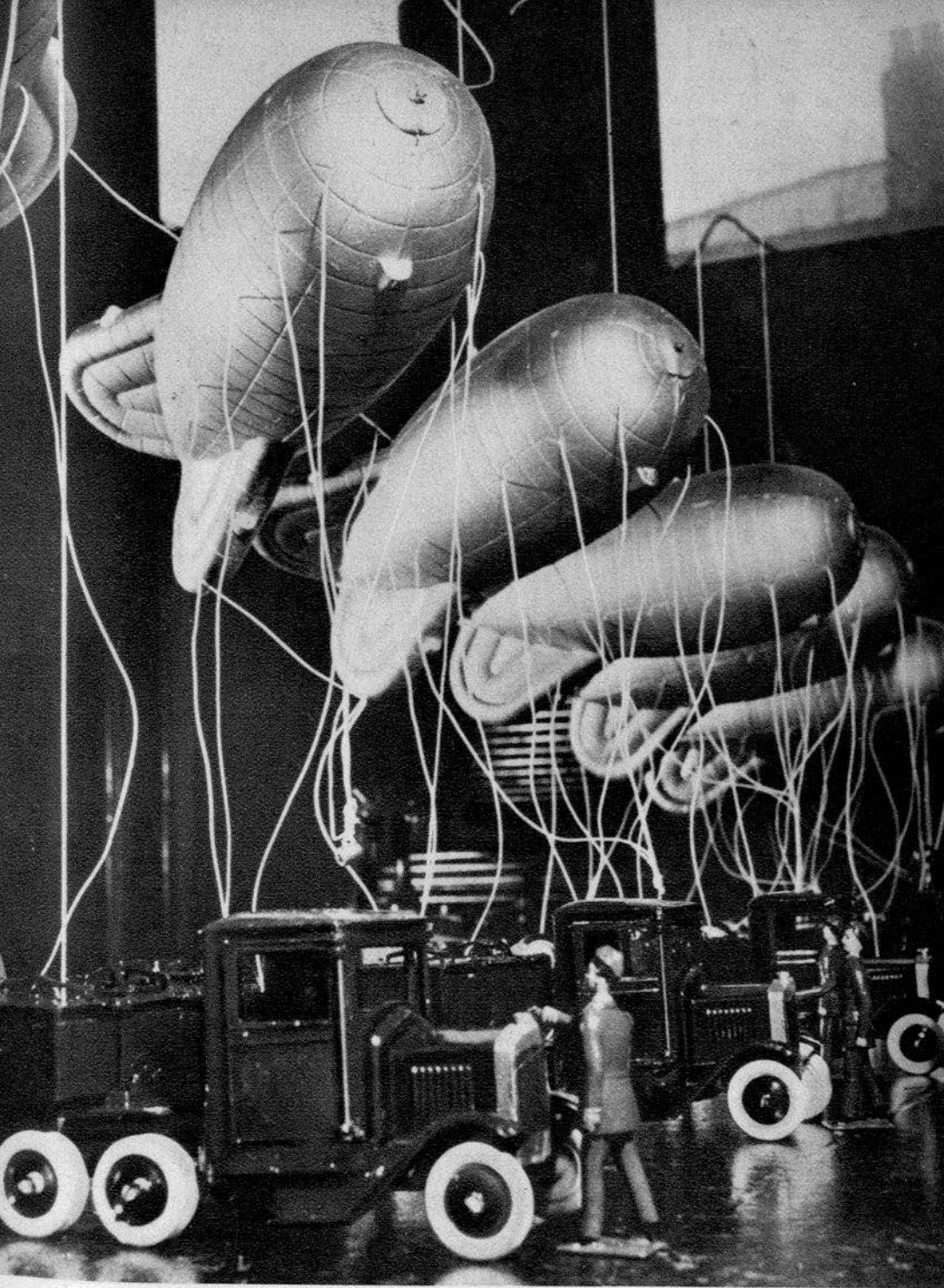
memente accresciuti dopo quell'ultima crisi che aveva fatto retrocedere sia la Francia sia l'Inghilterra.

I capi del nostro Stato Maggiore ritenevano che alla data del 18 settembre i tedeschi avessero mobilitato almeno 116 divisioni, di tutte le classi, suddivise nel seguente modo: fronte occidentale, 42 divisioni; Germania centrale, 16 divisioni; fronte orientale, 58 divisioni. Dai documenti tedeschi che sono venuti in nostro possesso abbiamo appreso più tardi come queste congetture fossero pressoché esatte. La Germania possedeva un totale variante da 108 a 117 divisioni. Contro la Polonia ne furono inviate 58, scelte tra le meglio addestrate: ne restavano quindi 50 o 60 di varia efficienza. Di queste ne furono schierate 42 (14 attive, 25 di riserva e 3 Landwehr) sul fronte occidentale, da Aquisgrana alla frontiera svizzera. Le divisioni corazzate di cui la Germania poté disporre più tardi non erano ancora state create, quelle già in efficienza operavano in Polonia e la grande produzione di carri armati si trovava appena agli inizi. Il corpo di spedizione britannico costituiva soltanto un apporto simbolico: durante la prima settimana di ottobre le divisioni inglesi schierate sul fronte erano due, cui se ne aggiunsero altre due nella settimana seguente. Nonostante l'enorme accrescimento di forza effettuato dopo il Patto di Monaco, l'Alto Comando germanico, sin che la Polonia non fu interamente assoggettata, dovette considerare con ansia la propria posizione sul fronte occidentale e soltanto il dispotismo di Hitler, la sua forza di volontà e il ricordo di come per cinque volte il suo concetto politico circa la riluttanza di Francia e Inghilterra a combattere si fosse rivelato giusto, indusse o costrinse lo Stato Maggiore tedesco a correre quello che pareva un vano pericolo.

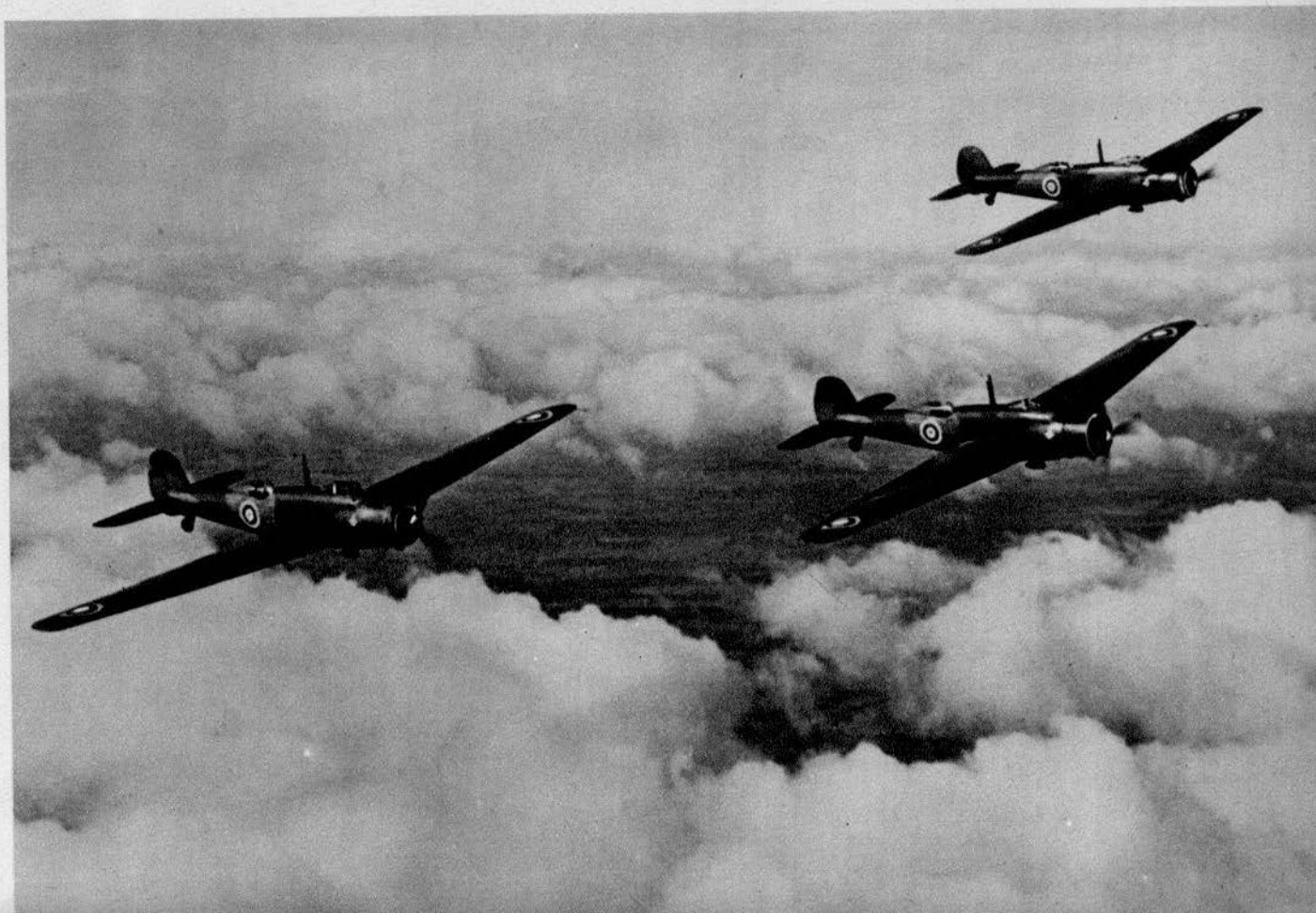
Hitler era certo che il sistema governativo francese fosse corrotto sino al midollo e che la sua corruzione si fosse propagata all'esercito. Conosceva la forza di cui il comunismo poteva disporre in Francia e sapeva come esso avrebbe indebolito o paralizzato ogni azione, una volta che von Ribbentrop e Stalin erano giunti a un accordo e che Mosca aveva denunciato Francia e Gran Bretagna come responsabili di una guerra capitalista e imperialistica. Era sicuro che in Inghil-

terra dominasse uno spirito di pacifista decadenza. Secondo il suo convincimento, per quanto una bellicosa minoranza britannica avesse indotto Chamberlain e Daladier a dichiarare la guerra, ambedue questi uomini politici intendevano arrischiare il meno possibile e appena la Polonia fosse stata vinta avrebbero accettato il fatto compiuto come un anno prima nei riguardi della Cecoslovacchia. Nelle ripetute circostanze che già abbiamo esposto, il giudizio di Hitler si era rivelato giusto e i timori dei suoi generali erano risultati infondati. Egli non aveva compreso né il profondo cambiamento che in Inghilterra e in ogni parte dell'Impero britannico si verifica appena risuona il segnale della guerra, né la reazione spirituale che nello spazio di poche ore può mutare in instancabili artefici della vittoria i più accaniti fautori della pace. Hitler non poteva capire il vigore mentale e morale di questo popolo di isolani, i quali, pur essendo sempre stati avversi alle guerre e alle preparazioni militari, avevano imparato durante i secoli a considerare la vittoria come un attributo acquisito per diritto di nascita. In ogni caso, l'esercito britannico non costituiva un fattore importante agli inizi e Hitler era sicuro che la nazione francese non aveva acconsentito con entusiasmo alla guerra. Questo corrispondeva alla verità. La volontà di Hitler trionfò e i suoi ordini furono obbediti.

Il nostro Stato Maggiore riteneva che, una volta sconfitto l'esercito polacco, la Germania avrebbe dovuto mantenere in Polonia circa 15 divisioni, una forte aliquota delle quali avrebbe potuto esser composto di truppe meno efficienti. Se però i tedeschi non si fossero sentiti sicuri del patto concluso con la Russia, il numero di queste divisioni avrebbe dovuto venir elevato sino a raggiungere un totale superiore alle 30. Secondo l'ipotesi meno favorevole per noi, la Germania avrebbe potuto ritirare dal fronte orientale più di 40 divisioni, raggiungendo così sul fronte occidentale una disponibilità di 100 divisioni. Per quell'epoca la Francia avrebbe mobilitato 72 divisioni, oltre a truppe di fortezza equivalenti a 12 o 14 divisioni, e avrebbe potuto disporre di 4 divisioni del corpo di



13. Le fabbriche di giocattoli inglesi si aggiornano. Per il primo Natale di guerra viene offerto ai bimbi inglesi questo nuovo gioco. Tutto è teso alla preparazione bellica del fronte interno: nessuno sfugge alla guerra.



Squadriglia inglese
in volo d'allenamento
per azioni a
largo raggio.

spedizione britannico. Da questa cifra bisognava però sottrarre 12 divisioni, necessarie per proteggere il confine italiano, e contro la Germania ne sarebbero quindi rimaste in campo soltanto 76. Questo dava al nemico una superiorità di 4 a 3 nei confronti degli Alleati e c'era inoltre da temere che esso potesse costituire anche delle riserve, portando a 130 il totale delle sue divisioni, in un prossimo futuro. Allo schieramento di forze in atto, la Francia era in grado di aggiungere alcune delle 14 divisioni dislocate in Nord-Africa che avrebbero potuto venir riportate in patria, e tutte le altre truppe che la Gran Bretagna poteva mettere a sua disposizione.

Per quanto riguardava l'aeronautica, i nostri capi di Stato Maggiore ritenevano che, dopo la sconfitta della Polonia, la Germania avrebbe potuto concentrare sul fronte occidentale circa 2000 apparecchi da bombardamento, contro un totale di 950 apparecchi franco-britannici (1). Era evidente dunque che, una volta eliminata la resistenza polacca, la potenza dell'aviazione germanica sarebbe stata assai superiore alla potenza della Francia e della Gran Bretagna unite insieme. Non era il caso quindi di pensare a un'offensiva francese contro la Germania. Ma quali erano le possibilità di un'offensiva tedesca contro la Francia?

Esistevano tre direttrici per questa operazione. La prima era l'invasione attraverso la Svizzera, che avrebbe permesso di aggirare la Linea Maginot sul suo lato meridionale, ma presentava diversi inconvenienti dal punto di vista strategico e geografico. La seconda era l'invasione della Francia attraverso la frontiera comune, ma questa ipotesi sembrava impossibile in quanto non si riteneva che l'esercito tedesco possedesse una potenza tale da permettere lo sfondamento della Linea Maginot. E la terza era l'invasione della Francia attraverso Olanda e Belgio: il che avrebbe permesso all'esercito germanico di aggirare la Linea Maginot e non avrebbe comportato le dure perdite inevitabili in un attacco frontale contro linee di fortificazioni permanenti. I nostri capi di Stato Maggiore ritenevano che durante la prima fase di questa operazione la Germania, per rinforzare il

(1) In realtà, il totale di bombardieri di cui la Germania poteva allora disporre era di 1546.

fronte occidentale, avrebbe dovuto togliere dal fronte orientale soltanto 29 divisioni effettive, più 14 di rincalzo. Un movimento simile non poteva venir completato e l'inerente preparazione di artiglieria necessaria a proteggere l'attacco non poteva venir condotta a termine in uno spazio di tempo inferiore alle tre settimane; una quindicina di giorni prima dell'assalto finale avremmo quindi avuto modo di accorgerci di quanto si stava preparando. Questo periodo dell'anno sembrava già troppo avanzato perché la Germania potesse intraprendere un'offensiva in grande stile, ma la possibilità non doveva venir esclusa a priori.

Naturalmente dovevamo tentar di ritardare i movimenti tedeschi da est a ovest mediante attacchi aerei sui concentramenti di truppa e le vie di comunicazione. D'altra parte bisognava prevedere una battaglia aerea preliminare diretta a eliminare o per lo meno ridurre le forze d'aviazione alleate, mediante attacchi su aeroporti e fabbriche d'aeroplani, e per quanto riguardava gli inglesi un'ipotesi simile era considerata quasi con desiderio. Altro nostro compito era quello di ostacolare l'eventuale avanzata tedesca nei Paesi Bassi. Non ci era possibile affrontare l'attacco nemico in Olanda, ma bisognava tentar di arrestarlo almeno nel Belgio. I nostri capi di Stato Maggiore scrivevano: « Secondo quanto ci consta, il piano francese sarebbe, sempre che i belgi possano difendere la Mosa, di far occupare agli eserciti francese e inglese la linea Givet-Namur, mentre il corpo di spedizione britannico svolgerebbe le operazioni prestabilite sul lato sinistro di tale schieramento. *Noi non consideriamo eseguibile tale progetto, a meno che esso non venga messo in opera secondo un pieno accordo con il Belgio, mercé il quale sia possibile occupare questa linea con un sufficiente anticipo sull'offensiva tedesca... Sin quando l'atteggiamento del Belgio non cambi e non siano redatti i piani per una tempestiva occupazione della linea Givet-Namur [chiamata anche Mosa-Anversa] il nostro deciso parere al riguardo è che l'offensiva germanica debba venire affrontata da prestabilite posizioni della frontiera francese...* In questo caso, naturalmente, sarebbe stato necessario bombardare le città e i centri ferroviari belgi e olandesi usati od occupati dalle truppe tedesche.

È opportuno ricordare la storia successiva di questa importante decisione che, dopo essere stata discussa brevemente dal Gabinetto di guerra il giorno 20 settembre, fu poi sottoposta al Supremo Consiglio di guerra. Al momento opportuno il Supremo Consiglio invitò il generale Gamelin a esporre le sue opinioni in merito. La risposta del generale fu che i problemi inerenti al Piano "D" (cioè all'avanzata sulla linea Mosa-Anversa) erano già stati esposti in un rapporto della delegazione francese, nel quale tra l'altro si trovava questo passo: "Se l'appello verrà formulato in tempo, le truppe anglo-francesi entreranno nel Belgio, ma non con l'intenzione di impegnarsi in un violento scontro. Tra le possibili linee di difesa sono la linea della Schelda e quella Mosa-Namur-Anversa". Dopo avere studiato la risposta francese i nostri capi di Stato Maggiore sottomisero all'esame del Gabinetto un altro rapporto, nel quale si prospettava la possibilità di un'avanzata sulla Schelda, ma non si alludeva all'azione assai più impegnativa di un'avanzata sino alla linea Mosa-Anversa. Il 4 ottobre, presentando al Gabinetto di guerra questo rapporto, i capi di Stato Maggiore non fecero parola in merito all'applicazione dell'importantissimo piano "D". Il Gabinetto ritenne quindi che le opinioni dei capi di Stato Maggiore fossero state accettate e che non occorresse prendere altre decisioni in merito. Io presenziai ad ambedue queste sedute e non mi resi conto del fatto che erano rimaste in sospenso alcune importantissime questioni. Nel mese di ottobre non essendosi raggiunto un effettivo accordo col Belgio, si pensò che l'avanzata dovesse rimanere limitata al corso della Schelda.

Nel frattempo il generale Gamelin, negoziando segretamente col Governo belga, stipulò un accordo nei seguenti termini:

- 1) L'esercito belga doveva venir mantenuto in piena efficienza;

- 2) le posizioni difensive belghe dovevano essere disposte sulla linea avanzata Namur-Lovanio.

Questa intesa fu raggiunta al principio di novembre e dal 5 al 14 dello stesso mese si svolsero a Vincennes e a La Fère numerose riunioni; ad alcune di esse furono presenti Ironside, Newall e Gort. Il 15 novembre il generale Gamelin emanò il suo ordi-

ne N. 8, confermando gli accordi del giorno 14, in virtù dei quali «sempre che le circostanze lo permettessero» si prometteva al Belgio assistenza mediante un'avanzata sulla linea Mosa-Anversa. Il Consiglio Supremo alleato si radunò a Parigi il 17 novembre; Chamberlain vi presenziò accompagnato da Lord Halifax, Lord Chatfield e Sir Kingsley Wood. Non mi trovavo ancora in una posizione tale che comportasse per me l'invito a partecipare insieme con il Primo Ministro a queste riunioni. Si giunse alla conclusione che «poiché era essenziale fermare il più a est possibile l'avanzata tedesca, bisognava compiere ogni sforzo per difendere la linea Mosa-Anversa in caso di una invasione del Belgio». Durante la seduta Chamberlain e Daladier sottolinearono l'importanza che attribuivano a tale decisione. In pratica questo era un passo in favore del piano "D" e venne adottato invece del modesto movimento verso la Schelda che si era preveduto e accettato sino a quel momento.

Come nuova aggiunta al piano "D" si presentò dopo qualche tempo il progetto di far avanzare la 7^a armata francese sul fianco che le armate alleateolgevano verso il mare. Questa idea fu prospettata la prima volta al principio del mese di novembre 1939. Il generale Giraud, che pieno di desiderio di agire comandava un'armata di riserva nei pressi di Reims, ebbe l'incarico di assumerne il comando. Obiettivo di questo ampliamento del piano "D" era un'avanzata in Olanda *via* Anversa per recare aiuto agli olandesi e, in un secondo tempo, l'occupazione di parte delle isole olandesi di Walcheren e Beverland. Tutto ciò sarebbe stato attuabile e opportuno se i tedeschi fossero già stati fermati sul Canale Alberto. Il generale Gamelin desiderava mettere in attuazione tale piano; il generale Georges giudicava che esso trascendesse i nostri fini e avrebbe preferito usare le truppe necessarie per effettuare l'operazione come riserva dietro il punto centrale del fronte. Di queste divergenze eravamo completamente all'oscuro.

In tale situazione trascorremmo l'inverno in attesa della primavera. Né lo Stato Maggiore francese o inglese né i rispettivi Governi vollero prendere alcuna decisione strategica durante i sei mesi che ci separavano dalla tremenda invasione tedesca.

CAPITOLO VI

LA CONTESA DIVIENE PIÙ ARDUA

Proposte di pace; rifiuto anglo-francese - I Sovieti si annettono gli Stati baltici - Mia opinione in merito alla preparazione militare britannica - Possibile "détente" con l'Italia nel Mediterraneo - L'affondamento della Royal Oak - Mia seconda visita a Scapa Flow - 31 ottobre - Decisioni riguardo alla principale base navale nelle acque territoriali - Chamberlain e sua moglie vengono a cena all'Ammiragliato - La perdita del Rawalpindi - Un falso allarme.

HITLER approfittò dei successi che aveva conseguito per proporre agli Alleati il suo progetto di pace. Una delle infelici conseguenze della nostra politica di pacificazione, e in linea generale dell'atteggiamento che avevamo assunto di fronte alla sua ascesa al potere, era proprio stata quella di creare in lui la sicurezza che né Gran Bretagna né Francia fossero in grado di affrontare un conflitto armato. La nostra dichiarazione di guerra del 3 settembre lo aveva sorpreso spiacevolmente, ma egli riteneva per certo, che dinanzi al crollo rapido e alla rovina della Polonia, le corrotte democrazie si sarebbero accorte di come per esse fosse da lungo tempo tramontata la possibilità di reggere i destini dell'Europa centrale e orientale. In quel momento Hitler non aveva alcun motivo di diffidare dei russi, ingozzati com'erano dei territori tolti alla Polonia e degli Stati baltici. Anzi la sua fiducia verso i sovietici era tanto forte che durante il mese di ottobre egli non si peritò di inviare nel porto sovietico di Murmansk un piroscafo mercantile strappato agli americani, il *City of Flint*, con a bordo l'equipaggio tedesco che l'aveva catturato. Non aveva nessun desiderio di continuare la lotta contro Francia e Gran Bretagna, ed era certo che il Governo di Sua Maestà sarebbe stato felice di inchinarsi alla decisione da lui raggiunta in Polonia, in quanto un'offerta di pace avrebbe permesso a Chamberlain e ai suoi

anziani colleghi di uscire dal labirinto ove li avevano trascinati gli elementi più bellicosi del Parlamento, pur avendo salvato l'onore con la dichiarazione di guerra. Nella sua mente non si fece mai strada neppure per un attimo il sospetto che Chamberlain, l'intera nazione britannica e tutti i Domini erano decisi a vederlo morto o a soccombere nell'impresa.

Il primo passo compiuto dalla Russia dopo la spartizione della Polonia con la Germania fu la firma di "tre accordi di reciproca assistenza" con Estonia, Lettonia e Lituania, e cioè con i tre paesi che in Europa si opponevano con maggior accanimento al bolscevismo. Durante la guerra civile del 1918-1920 essi erano riusciti a sottrarsi al Governo sovietico e avevano organizzato con l'asprezza propria delle rivoluzioni che si svolgono in questi paesi, una società e un'amministrazione pubblica il cui principio basilare era l'avversione al comunismo e alla Russia. Soprattutto da Riga una violenta propaganda antibolscevica, attraverso la radio e altri mezzi di comunicazione, si era sparsa ogni giorno sul mondo per vent'anni. A eccezione della Lettonia questi Stati avevano rifiutato anche di associarsi alla Germania hitleriana. I tedeschi avevano accettato volentieri di includere questi tre Stati nel loro mercato con la Russia e ora il Governo sovietico avanzava per ghermire la preda con avidità impaziente e odio represso. Queste tre nazioni che avevano fatto parte dell'Impero zarista cui erano state acquistate dallo zar Pietro il Grande, furono immediatamente occupate da preponderanti forze russe alle quali non avrebbero potuto in alcun modo opporre resistenza. Secondo i metodi consueti fu effettuato un feroce sterminio di tutti gli elementi anticomunisti e antirusi. Un grande numero di uomini che per vent'anni avevano vissuto liberi nel paese nativo, e che rappresentavano la maggioranza assoluta della popolazione, scomparvero. Moltissimi furono deportati in Siberia. Gli altri furono mandati ancor più lontano. Questo modo di procedere venne definito: "Patto di reciproca assistenza".

In Inghilterra lavoravamo senza posa per accrescere la potenza del nostro esercito e dell'aeronautica, come pure a rinforzare la nostra marina. Io continuavo a esporre le mie idee al Primo Ministro, facendole presenti anche agli altri miei colleghi disposti ad ascoltarmi.

1^o ottobre 1939

Il Primo Lord al Primo Ministro

Durante le vacanze di fine settimana mi prendo la libertà di scrivervi in merito a molte e importanti questioni.

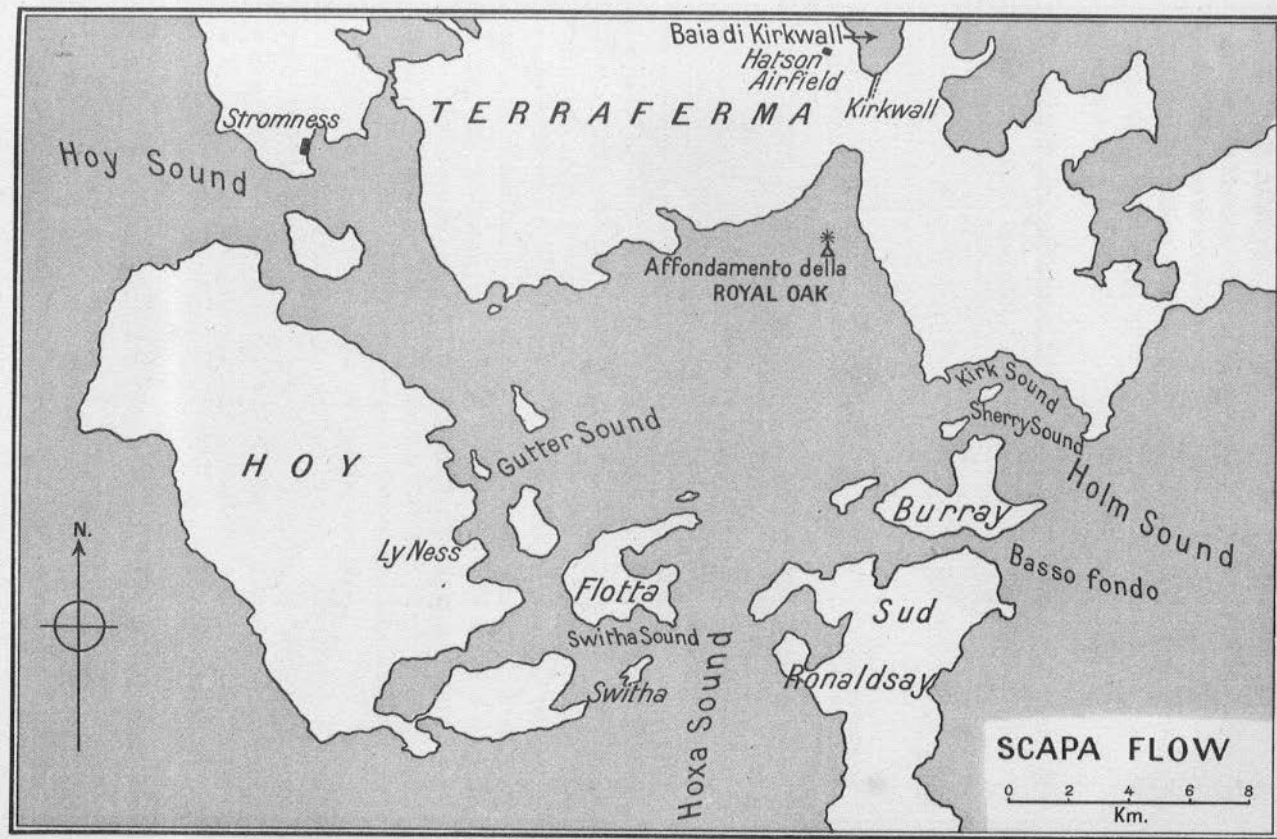
1) Quando si concreti su di noi l'offensiva della pace sarà necessario sostenere i francesi. Sebbene il numero dei soldati da noi richiamati alle armi ammonti a quasi un milione, il nostro contributo di forze è insignificante e dovrà rimanere tale per molti mesi. Dovremo informare la Francia che stiamo compiendo uno sforzo bellico pari a quello del 1918, se pure in diversa forma, e che stiamo creando un esercito di 55 divisioni, il quale entrerà in azione in ogni punto del fronte ove sia richiesta la sua presenza, appena avremo avuto la possibilità di addestrarlo ed equipaggiarlo, compatibilmente con il grande apporto che già stiamo fornendo all'aeronautica.

Al momento attuale abbiamo un esercito regolare che può mettere in campo quattro o cinque divisioni, superiori come efficienza a qualsiasi altra armata. Ma non bisogna credere che l'esercito territoriale, dopo sei mesi di addestramento, possa partecipare senza inutili perdite e cattivi risultati ai combattimenti contro le truppe regolari tedesche, fornite di un equipaggiamento migliore e con due anni di servizio al loro attivo. E neppure dobbiamo aspettarci che esso possa reggere al confronto con i soldati francesi, molti dei quali sono rimasti in servizio per tre anni. Il solo sistema per accrescere rapidamente il numero delle nostre forze sul fronte francese consiste nel richiamare dall'India le truppe di carriera, usandole come ossatura dell'esercito di cui faranno parte la nostra territoriale e i coscritti. Non oso addentrarmi in particolari, ma in un primo tempo bisognerebbe mandare in India, per completare il loro addestramento e mantenere le condizioni di sicurezza interna del paese, circa 60.000 soldati della territoriale, riportando nel medesimo tempo in Europa da 40.000 a 45.000 uomini del servizio permanente. Queste truppe dovrebbero andare nel sud della Francia, dove il clima è più favorevole agli esercizi militari di quanto

non lo sia qui, e dove esistono condizioni privilegiate a questo riguardo, per prepararsi a divenire il nucleo vitale e il sostegno di 8 o 10 buone divisioni. Per la fine della primavera questi soldati dovrebbero possedere qualità pari a quelle dei soldati che debbono combattere o avere come alleati. Il solo fatto che queste forze rimangano in Francia durante l'inverno sarebbe di incoraggiamento e soddisfazione per i francesi.

2) Sono molto preoccupato per le cifre di forza effettiva esposte dal Ministero dell'Aeronautica. Allo scoppio della guerra c'erano 120 squadriglie, ma al momento presente ne abbiamo soltanto 96 pronte a entrare in azione, e cioè tre quarti del numero iniziale. Di solito all'atto della mobilitazione ci sarebbe da aspettarsi un vasto sviluppo di forze. Nel nostro caso, invece, abbiamo avuto una grave diminuzione. È successo che un grande numero di squadriglie ha dovuto essere privato di personale specializzato e di pezzi di ricambio per la costituzione di una forza effettiva, e che i resti di queste squadriglie sono stati gettati nel grande stagno chiamato Riserva. Se l'inverno passa senza attacchi seri, finirà in questo stagno un gran numero di apparecchi nuovi e di piloti addestrati. Anche tenendo conto di tutte le possibili sottrazioni, dovremmo almeno essere in grado di formare sei nuove squadriglie al mese. È meglio avere una riserva di squadriglie già costituite che uno stagno pieno di piloti, apparecchi e pezzi di ricambio d'avanzo. In questo momento l'inferiorità nei confronti con la Germania è scandalosa. Sono sicuro che, se voi lo ordinaste, tale sviluppo potrebbe essere raggiunto.

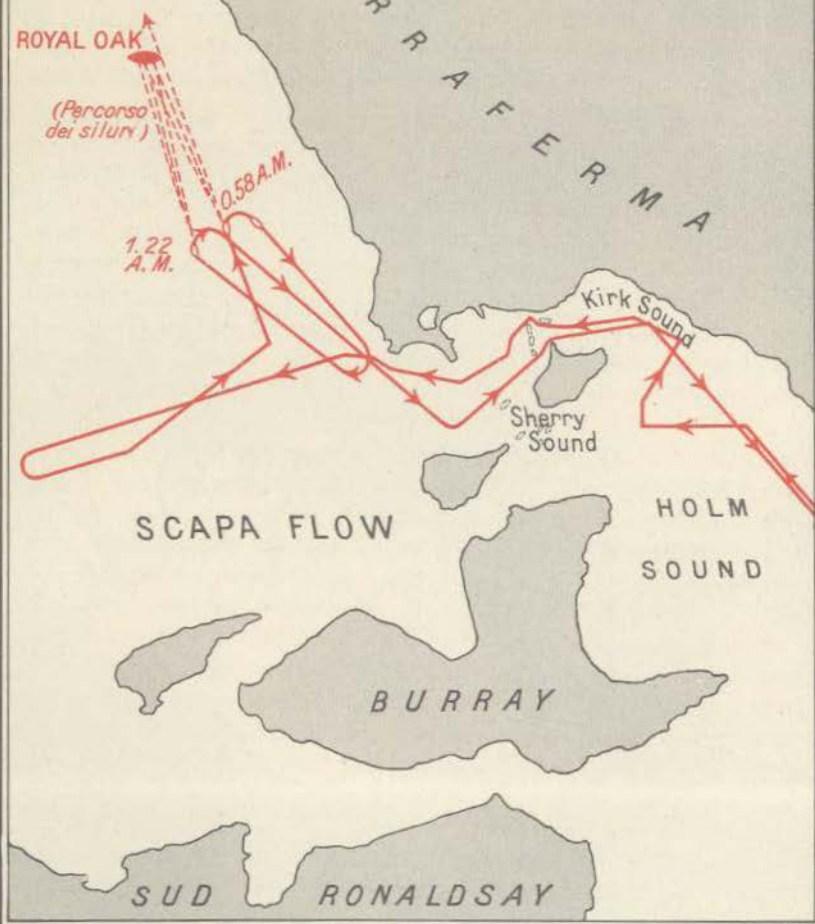
3) Le iniziative e le spese della Difesa antiaerea (A. R. P.) sono basate su una valutazione assolutamente fallace dei pericoli cui si trovano esposte quelle parti del paese da essa protette. Bisognerebbe tracciare un prospetto indicante le zone-obiettivo e le rotte aeree che il nemico deve percorrere per raggiungerle. In questa zona dovrebbe esserci un'alta percentuale di serventi che facciano i turni completi. Naturalmente Londra è il primo di questi obiettivi e molti altri verranno presto in mente. L'impianto di luce stradale di tali zone dovrebbe rimanere sotto il controllo della vigilanza antiaerea appena venga dato il segnale dell'allarme; e mentre bisognerebbe incessantemente darsi da fare a rinforzare i rifugi, il morale della popolazione dovrebbe venir sostenuto con spettacoli di teatro e cinema, sino all'effettivo inizio dell'attacco. In gran parte della campagna bisognerebbe permettere subito una illuminazione attenuata e aprire luoghi di divertimento. In queste zone non si dovrebbero avere elementi stipendiati della Difesa antiaerea, ma soltanto volontari; il Governo dovrebbe



SCAPA FLOW

14 ott. 1939 affondamento
della corazzata ROYAL OAK
carta della rotta dell'U47.,
dal 13 ott. al 14 ott. 1939
Da una carta germanica

0 1 2 3
Km.



be limitarsi a dare istruzioni, lasciando le responsabilità del servizio alle autorità locali. In queste zone, che comprendono almeno i sette ottavi del Regno Unito, la popolazione potrebbe circolare senza maschere, le quali dovrebbero venir impiegate soltanto nelle zone-obiettivo indicate dal prospetto. Non vedo per quale motivo non si potrebbe dare istruzioni al riguardo nel corso della settimana prossima.

La catastrofe polacca e degli Stati baltici mi rese ancor più ansioso di tener l'Italia estranea al conflitto, creando fra noi ogni possibile ragione di intesa.

Mentre la guerra continuava, dovevo occuparmi di una quantità di questioni amministrative.

7 ottobre 1939

Il Primo Lord al Ministro degli Interni

A dispetto del consueto lavoro quotidiano non posso evitare di nutrire ansietà nei riguardi del fronte interno. Conoscete il mio punto di vista circa le inutili e, in molte parti del paese, insensate restrizioni in materia di oscuramenti e divertimenti. Ma che cosa accade per la benzina? Forse che la marina ha mancato di farci pervenire i rifornimenti necessari? Non ci sono forse rifornimenti in arrivo in quantità superiore a quella che sarebbe stata ordinata in tempo di pace? Mi viene detto che molta gente e una gran parte del traffico commerciale del paese subiscono difficoltà a causa delle limitazioni in atto. Il miglior sistema per rimediare a questa situazione consiste senza dubbio nel concedere una razione a prezzo fisso, permettendo poi il libero commercio soggetto a una fortissima tassa. La gente pagherà pur di avere il mezzo di spostarsi, il fisco beneficerà delle entrate così ottenute, un maggior numero di automobili verrà messo in circolazione con quote di iscrizione e il commercio del paese non subirà arresti.

Guardate poi le razioni che il Ministero dell'Alimentazione ha stabilito, allo scopo di vincere la guerra. La necessità del razionamento è innegabile, ma mi dicono ad esempio che la nostra razione di carne è di poco superiore a quella concessa in Germania. Quale bisogno abbiamo di limitazioni così rigide, quando i mari sono aperti?

Se ci trovassimo in condizioni difficili a causa di un attacco aereo o di superficie, queste restrizioni potrebbero divenire indispensabili, ma sino a oggi non c'è ragione di far supporre che la marina abbia mancato al suo compito di rifornire il paese o debba mancarvi in futuro.

E che dire di quelle decine di migliaia di uomini di media età, vigorosi

si ed esperti, gran parte dei quali ha prestato servizio durante l'ultima guerra, a cui vien detto che non c'è bisogno di loro e che l'unica cosa che possono fare è di iscriversi al locale ufficio per il servizio civile? Questo è assurdo. Perché non costituire una guardia interna di mezzo milione di uomini che abbiano superato i quarant'anni (se desiderano prestare la loro opera) mettendo elementi anziani che abbiano partecipato valorosamente all'ultima guerra, alla testa delle nuove formazioni? Fate in modo che questi 500.000 uomini sostituiscano i giovani in tutti gli incarichi da svolgersi in territorio nazionale. Se mancassero le uniformi sarebbe sufficiente un bracciale e mi si assicura che abbiamo fucili in abbondanza. Da quanto mi avete detto l'altro giorno ho ritenuto che l'idea vi andasse a genio; in questo caso mettiamola in atto.

Mi pervengono lamentele da ogni parte per la mancanza di organizzazione del fronte interno. Non potremmo mettervi riparo?

Tra tutte queste preoccupazioni, si verificò all'improvviso un avvenimento di gravissima importanza per l'Ammiragliato.

Ho già detto come, la notte del 17 ottobre 1914, la notizia che un sommergibile tedesco fosse *penetrato a Scapa Flow* avesse indotto tutta la flotta a prendere il largo. Quell'allarme era stato prematuro. Ora, esattamente un quarto di secolo più tardi, esso doveva avverarsi. Alle ore 1.30 del 14 ottobre 1939 un U-Boot germanico, sfidando maree e correnti, attraversò i nostri sbarramenti di difesa e silurò la corazzata *Royal Oak*, ancorata a Scapa Flow. Del primo lancio di siluri, uno solo colpì la prua provocando una lieve esplosione. L'idea che un siluro nemico avesse potuto colpire la nave era tanto incredibile, che l'ammiraglio e il comandante attribuirono lo scoppio a cause interne. Trascorsero venti minuti prima che il sommergibile tedesco potesse ricaricare i lanciasiluri ed effettuare una seconda salva. Stavolta tre o quattro siluri lanciati consecutivamente colpirono la nave. In meno di due minuti la *Royal Oak* si capovolse e affondò. La maggior parte dei marinai stava ai pezzi e ai posti di combattimento, ma la rapidità con cui la nave si rovesciò precluse ogni salvezza a quasi tutti coloro che si trovavano sottocoperta.

Si può riferire un resoconto basato su un rapporto tedesco del momento.

Alle ore 1.30 del 14 ottobre 1939 la Royal Oak, che si trovava all'ancora a Scapa Flow, è stata silurata dall'"U. 47" (al comando del tenente di vascello Prien). L'operazione era stata accuratamente preparata dallo stesso ammiraglio Doenitz, comandante delle forze subacquee. Prien lasciò Kiel l'8 ottobre, in un sereno giorno d'autunno, e passò attraverso il Canale di Kiel, seguendo rotta N. N. O., Scapa Flow. Il 13 ottobre, alle 4 a. m. l'U-Boot immobile si trovava al largo delle isole Orcadi. Alle 7 p. m., emersione. Soffia una brezza fresca, nulla in vista. Nella parziale oscurità si vede apparire indistintamente la lontana linea della costa. Come azzurri fuochi fatui, balenano a tratti nel cielo strisce di luce dell'aurora boreale. Rotta Ovest. Il sommergibile diresse decisamente su Holm Sound, l'accesso a est di Scapa Flow. Fortunatamente questi canali d'accesso non erano bloccati che in parte. Tra due delle navi affondate era rimasto aperto uno stretto passaggio. Con grande perizia Prien guidò il sommergibile tra i vortici delle onde. La costa era vicina. Si poteva scorgere un uomo in bicicletta che procedeva sulla strada vicino alla riva. Poi, d'un tratto, la baia si aperse: Kirk Sound era stato oltrepassato. Il sommergibile aveva forzato Scapa Flow. Sotto il profilo della costa, a Nord, si scorgeva la sagoma enorme di una corazzata immobile, col grande albero che si innalzava come filigrana su uno sfondo nero. Vicino, più vicino — tutti i lanciasiluri pronti — nessun allarme, nessun suono tranne lo sciacquio delle onde, il fischio sommesso della pressione dell'aria e il breve scatto della leva di un lanciasiluri. « Los! » (fuori!) cinque secondi... dieci secondi... venti secondi. Poi echeggiò una violenta esplosione, e una immensa colonna d'acqua si alzò verso il cielo nella oscurità della notte. Prien attese alcuni minuti prima di lanciare una seconda volta. I lanciasiluri erano pronti. Fuori! I siluri colpiscono lo scafo al centro provocando una serie di scoppi laceranti. La Royal Oak affondò, con la perdita di 786 tra marinai e ufficiali ivi incluso il contrammiraglio H. E. C. Blagrove (contrammiraglio della seconda squadra da battaglia). Il sommergibile uscì tranquillamente attraverso il passaggio. Ventiquattro ore più tardi giunse una nave da ostruzione.

L'episodio, che doveva venir considerato come una vittoria d'immenso valore per il comandante dell'U-Boot tedesco, ebbe un acuto contraccolpo sulla nostra opinione pubblica. Esso avrebbe potuto riuscire fatale a qualsiasi ministro cui incombesse qualche responsabilità nei riguardi della preparazione anteguerra. Ma siccome io ero entrato da poco a far parte del Gabinetto, durante i primi mesi non mi si potevano muovere rimproveri di questa sorta e del resto l'opposizione non tentò affatto di avvantaggiarsi di questa sciagura. Al contrario, A. V. Alexander fu pieno di comprensione e non formulò giudizi severi. Promisi di far subito aprire una severa inchiesta.

In questa occasione, il Primo Ministro fece alla Camera anche un rapporto sulle incursioni aeree che i tedeschi avevano condotto contro la baia di Forth il 16 ottobre. Era il primo tentativo da parte germanica di colpire la nostra flotta con un attacco aereo. Una dozzina di apparecchi in ondate di due o tre per volta avevano bombardato i nostri incrociatori ancorati in quella baia. Gli incrociatori *Southampton* e *Edinburgh* e il cacciatorpediniere *Mohawk* riportarono lievi danni. Venticinque uomini tra marinai e ufficiali furono uccisi o feriti, ma quattro bombardieri nemici vennero abbattuti, tre dalle nostre squadriglie da caccia e uno dal fuoco della contraerea. Poteva darsi che solo una metà degli apparecchi nemici fosse ritornata alla base senza danno. Era una difesa efficace.

L'indomani mattina, 17 ottobre, vi fu una nuova incursione su Scapa Flow e l'*Iron Duke*, un vecchio scafo in disarmo, usato come nave-deposito, fu colpito da bombe indirizzate ad altre navi. La nave si adagiò sul fondo del basso fondale e continuò a servirci durante l'intera guerra. Un apparecchio nemico fu abbattuto in fiamme. Per fortuna la flotta non si trovava in porto. Questi avvenimenti dimostravano la necessità di perfezionare il sistema difensivo di Scapa Flow contro ogni attacco, prima di farne uso come base per le nostre navi. Occorsero quasi sei mesi prima che potessimo usufruire delle sue vantaggiosissime condizioni strategiche.

All'Ammiragliato l'attacco su Scapa Flow e la perdita della *Royal Oak* provocarono una subitanea reazione. Il 31 ottobre mi recai a Scapa Flow accompagnato dal Primo Lord del Mare per tenere una nuova consultazione a bordo della nave ammiraglia dell'ammiraglio Forbes. Il principio di difesa, su cui ci trovammo d'accordo, comportava un rafforzamento delle reti e l'aggiunta di nuove navi affondate a sbarramento nei canali orientali esposti, oltre alla preparazione di campi minati e altre misure del genere. Questi formidabili mezzi difensivi dovevano esser rinforzati da ulteriore naviglio di perlustrazione e da cannoni situati in posizioni tali da proteggere tutte le rotte d'accesso. Contro gli attacchi aerei si progettò di montare 88 cannoni antiaerei pesanti e 40 leggeri con numerosi proiettori e nuovi palloni di sbarramento. Furono organizzate misure essenziali per la protezione attiva, sia nelle isole Orcadi sia a Wick in terraferma. Si sperava che tutti questi provvedimenti potessero venir condotti a termine, o per lo meno portati a tal punto che permettesse il ritorno della flotta a Scapa Flow, per il marzo 1940. Nel frattempo questo porto poteva essere usato come base di rifornimento per i cacciatorpediniere; ma bisognava trovare un'altra base per il naviglio pesante.

Le opinioni degli esperti, riguardo ai vantaggi relativi alle diverse basi, erano assai discordi. All'Ammiragliato si era inclini a favorire la Clyde, ma l'ammiraglio Forbes si opponeva, poiché questa decisione gli avrebbe richiesto un giorno extra di mare ogni qual volta avesse voluto raggiungere la sua principale zona di operazioni. In tal caso, inoltre, il numero dei cacciatorpediniere di cui poter disporre avrebbe dovuto venire aumentato e il naviglio pesante avrebbe dovuto operare in due reparti separati. L'altra alternativa era costituita da Rosyth, ove avevamo fissato la base principale durante l'ultimo periodo della guerra precedente. La posizione geografica era più favorevole, ma gli attacchi aerei avrebbero potuto colpirla con maggior facilità. Le decisioni cui si giunse

nel corso di questa riunione furono da me esposte in un promemoria che preparai durante il viaggio di ritorno a Londra (1).

Il 13 novembre i miei rapporti con Chamberlain erano divenuti tanto cordiali che egli, in compagnia della moglie, venne a cena all'Ammiragliato ove disponevo di un comodo appartamento nell'attico. Eravamo in quattro. Sebbene Chamberlain fosse stato mio collega di Gabinetto per cinque anni, durante l'amministrazione Baldwin, mia moglie e io non avevamo mai avuto modo di incontrarci con lui in una circostanza come questa. Per fortunata combinazione feci cadere il discorso sulla vita che egli aveva condotto alle Bahama e fui piacevolmente sorpreso nell'udirlo espandersi in ricordi personali con una facondia che mi era sconosciuta. Mi narrò tutta la storia, di cui conoscevo soltanto un superficiale sommario, dei sei anni di lotta che aveva passato in una spoglia isoletta dell'Oceano Indiano, nei pressi di Nassau, tentando di impiantarvi una coltivazione di agave tessile. Suo padre, "il grande Joe", era persuaso che quello fosse un ottimo sistema per arricchire l'industria dell'Impero e, nello stesso tempo, per consolidare la fortuna della famiglia. Nel 1890 il padre e suo fratello Austen lo avevano chiamato da Birmingham in Canada dove avevano studiato a lungo il progetto. A circa 40 miglia da Nassau, nel golfo dei Caraibi, esisteva una piccola isola semideserta, il cui suolo era ritenuto adatto alla coltivazione dell'agave. Dopo aver mandato i due figli a ispezionare con cura il luogo, Joseph Chamberlain acquistò una parte dell'isola di Andros, fissando il capitale necessario per lo sviluppo della coltivazione. Restava soltanto da far attecchire l'agave. Austen era destinato alla Camera dei Comuni. Il compito venne quindi commesso a Neville.

Non soltanto perché spinto dall'obbedienza filiale, ma con vero spirito di alacrità e con convincimento, egli ubbidì, e sei anni della sua vita furono spesi nel tentativo di coltivare l'agave in quel luogo disabitato, spazzato da intermittenti uraga-

(1) Appendice E.

ni. Egli visse seminudo, costretto a una lotta impari contro ostacoli di ogni genere e difficoltà imprevedibili, mentre l'unica luce di civiltà cui poteva volgere lo sguardo proveniva dalla città di Nassau. Ci disse di aver insistito perché ogni anno gli venissero concessi tre mesi di ferie in Inghilterra. Costruì un piccolo porto, un imbarcadero, una breve ferrovia. Impiegò tutti i fertilizzanti che erano ritenuti adatti al suolo e condusse un'esistenza primitiva, all'aria aperta per sei anni. Ma niente agave! O, quanto meno, niente agave che potesse affrontare il mercato. Al termine di sei anni si persuase che il piano era destinato al fallimento. Tornò in patria e si presentò al suo terribile genitore, che non era soddisfatto dell'esito. Mi parve di comprendere che il tenero amore di cui fu sempre oggetto da parte della sua famiglia fosse velato da un senso di rincrescimento per la perdita di 50.000 sterline.

Il calore che Chamberlain metteva nel suo discorso mi affascino al pari della storia la quale costituiva un brano di epica bravura. Pensavo tra me: "È un vero peccato che Hitler, incontrando a Berchtesgaden, a Godesberg, a Monaco questo probo uomo politico, armato del suo inseparabile ombrello, non si sia reso conto di parlare con un ferrigno pioniere, proveniente dagli estremi confini del nostro Impero!". Questa è la sola conversazione intima che ricordi di aver avuto con Chamberlain durante venti anni di continui rapporti e di comune lavoro.

Durante la cena la guerra non si era fermata. Con la minestra si presentò un ufficiale del sottostante *War Room*, a riferire l'affondamento di un sommergibile tedesco. Al dolce ritorno e riferì che era stato affondato un altro U-Boot; e proprio nel momento in cui le signore stavano per lasciare la sala da pranzo venne una terza volta a riferirci che un terzo sommergibile era stato affondato. Non era mai accaduto nulla di simile nel corso di una sola giornata, e doveva poi trascorrere più di un anno prima che si ripettesse un primato del genere. Mentre le signore stavano accomiatandosi, la signora Chamberlain mi rivolse uno sguardo ingenuo e affascinante, chiedendo: « Tutto questo è stato preparato in anticipo da

voi? ». Mi affrettai a dirle che, se fosse ritornata, avremmo senz'altro provveduto a ottenere un risultato consimile (1).

La nostra lunga e debole linea di blocco a nord delle Orca-di, composta in massima parte di navi mercantili armate appoggiate da una certa aliquota di navi da battaglia distanziate tra loro, si trovava naturalmente esposta a un improvviso attacco delle corazzate tedesche, e soprattutto dei due più potenti e veloci incrociatori da battaglia germanici: lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau*. Non potevamo impedire al nemico di vibrarci un colpo di tal genere, ma speravamo di indurre gli assalitori a un'azione decisiva.

Nel tardo pomeriggio del 23 novembre, l'incrociatore ausiliario *Rawalpindi*, che perlustrava una zona tra l'Islanda e le isole Faroer, avvistò una nave nemica che si avvicinava a grande velocità. Ritenne si trattasse della corazzata tascabile *Deutschland* e riferì di conseguenza. L'ufficiale comandante, capitano Kennedy, non poteva farsi illusioni sull'esito di uno scontro simile. Il *Rawalpindi* era soltanto un vecchio piroscifo passeggeri, armato con quattro antiquati cannoni da sei pollici, mentre il presunto avversario possedeva 6 cannoni da 11 pollici oltre a un potente armamento secondario. Tuttavia il comandante accettò la battaglia, deciso a difendere la sua nave fino all'ultimo. A circa 8000 metri di distanza il nemico aperse il fuoco e il *Rawalpindi* rispose. Questo combattimento non poteva durare a lungo, pure la lotta si protrasse sinché, con tutti i cannoni fuori uso, la *Rawalpindi* fu ridotta a un rottame ardente. Poco dopo il calar dell'oscurità, essa affondò, col comandante e 270 dei componenti il suo eroico equipaggio. Soltanto 38 si salvarono, 27 dei quali caddero prigionieri dei tedeschi, e i rimanenti 11 vennero tratti in salvo da un'altra nave inglese dopo aver trascorso trentasei ore nell'acqua gelata.

In verità non fu la *Deutschland* che partecipò al combattimento, ma l'incrociatore da battaglia *Scharnhorst*. Esso aveva la-

(1) Purtroppo le statistiche postbelliche non hanno confermato questi rapporti ottimistici.

tedeschi aveva-
atto lunghi studi
dare ai loro ap-
occhi un colore
li mimetizzasse
terreno: e furono
to fieri di questa
grafia che mo-
va una squadri-
di Dornier Do
in volo verso
dra e quasi invie-
e a un osserva-
re ad alta quota.



16. Formazione motorizzata inglese mentre attraversa un villaggio in Francia. Iniziata sul mare, la guerra della Gran Bretagna si fa attiva anche sui fronti terrestri.





17. Truppe francesi si avvicinano alle zone di combattimento.

I torrioni della
Meginot aveva-
luso quasi tutti
ati maggiori eu-
i. Strano che, do-
esperienza diret-
tedeschi cadesse-
nell'illusione del
llo atlantico.



sciato la Germania due giorni prima, insieme con il *Gneisenau*, per attaccare i nostri convogli in Atlantico, ma dopo avere incontrato e affondato il *Rawalpindi*, temendo le conseguenze che potevano derivare da questa azione, ambedue le navi rinunciarono a compiere il resto della loro missione e tornarono subito in Germania. L'eroica lotta del *Rawalpindi* non fu quindi inutile. L'incrociatore *Newcasile*, che si trovava in servizio di pattuglia a breve distanza, vide il fuoco dei cannoni e rispose subito all'appello del *Rawalpindi*. Quando, insieme con l'incrociatore *Delhi*, esso raggiunse la scena dello scontro, la nave in fiamme si manteneva ancora a galla. Il *Newcastle* diede caccia al nemico e alle 6.15 p. m. avvistò, nell'oscurità che andava facendosi più fitta e la greve pioggia, due navi, una delle quali era un incrociatore da battaglia. Ma ben presto il buio le inghiottì, permettendo loro di mettersi in salvo.

La speranza di costringere queste due potentissime navi tedesche a impegnar battaglia dominava tutta la marina britannica; l'intera flotta, agli ordini del suo comandante in capo, uscì immediatamente in mare. Quando lo si era veduto l'ultima volta, il nemico stava ritirandosi in direzione est, e potenti forze comprendenti diversi sommergibili furono inviate per tagliargli la rotta nel Mare del Nord. Non si poteva tuttavia trascurare l'ipotesi che esso, eluso l'inseguimento, riprendesse il cammino verso est per entrare in Atlantico. Il timore di un possibile attacco contro i nostri convogli ci indusse a impiegare tutte le forze di cui potevamo far uso. Si inviarono in perlustrazione pattuglie aeree e navali, affinché sorvegliassero tutti gli sbocchi del Mare del Nord, e un poderoso complesso di incrociatori estese il servizio di vigilanza sino alle coste della Norvegia. La corazzata *Warspite*, che si trovava in Atlantico, abbandonò il convoglio di cui faceva parte al fine di perlustrare lo stretto di Danimarca, ed essendo riuscite infruttuose le sue ricerche continuò la rotta a nord intorno all'Islanda, per riunirsi con le nostre altre navi nel Mare del Nord. L'*Hood*, l'incrociatore da battaglia francese *Dunkerque* e due altri incrociatori francesi, furono inviati nelle acque dell'Islanda, mentre da Halifax salpavano il *Repulse* e il *Furious* per la stessa destinazione. Il giorno 25, erano quattordici gli incro-

ciatori britannici che con l'aiuto di cacciatorpediniere e sommergibili, e con la protezione della flotta da battaglia, rastrellavano in ogni direzione il Mare del Nord. Ma la fortuna ci fu avversa: non trovammo nessuna traccia del nemico e neppure alcun indizio di suoi movimenti verso occidente. Sebbene il tempo fosse pessimo, la difficile opera di ricerca continuò per sette giorni.

Il quinto giorno, mentre all'Ammiragliato aspettavano, ansiosi e ancora pieni di speranza, la notizia che la splendida ricompensa non ci sarebbe stata negata, una nostra stazione D. F. intercettò un messaggio trasmesso da un sommergibile tedesco. A tutta prima, ci sembrò di capire che si fosse attaccata una delle nostre corazzate nel Mare del Nord, ma poco dopo la radio tedesca dichiarò che il comandante Prien, l'affondatore della *Royal Oak*, aveva colato a picco un nostro incrociatore a est delle isole Shetland. Al momento in cui giunse questa notizia, mi trovavo in compagnia dell'ammiraglio Pound. L'affondamento di una nave incide sempre profondamente sull'opinione pubblica britannica, e l'Ammiragliato avrebbe dovuto subire gravi rimproveri se la fine del *Rawalpindi*, avvenuta dopo una lotta coraggiosa e così grande perdita di vite umane, fosse rimasta invendicata. « Perché mai » si sarebbe chiesto « una nave tanto debole è stata esposta al pericolo senza sufficiente protezione? Gli incrociatori tedeschi possono dunque percorrere a loro agio persino quelle zone del blocco ove sono impegnate le nostre maggiori forze? E gli aggressori possono andarsene senza riportare neanche una scalfittura? »

Trasmettemmo subito una richiesta di informazioni. Un'ora più tardi, quando ci incontrammo di nuovo, la risposta non era ancora giunta e passammo un momento veramente difficile. Ma l'episodio confermò la profonda fiducia che aveva avuto modo di stabilirsi tra me, l'ammiraglio Pound e l'ammiraglio Phillips che era pure presente. « Prendo su di me la responsabilità dell'accaduto » dissi, com'era mio dovere. « No » rispose Pound « la responsabilità è mia. » In un impeto di angoscia ci stringemmo la mano. Sebbene ambedue fossimo corazzati contro la guerra, pure vi sono colpi che non si possono sopportare senza amarezza.

Ma la risultanza dei fatti provò che nessuno era colpevole. Otto ore più tardi si seppe che la nave interessata era la *Norfolk*, la quale non aveva riportato danni di sorta. Secondo il suo rapporto essa non era stata attaccata da un sommergibile, bensì da un aereo che aveva lasciato cadere una bomba vicino alla poppa. Ma il comandante Prien non era un millantatore (1). Quello che era parso alla *Norfolk* una bomba aerea lanciata da un cielo nuvoloso era invece un siluro tedesco, il quale aveva mancato di poco il bersaglio esplodendo nella scia della nave. Attraverso il periscopio, il comandante Prien aveva veduto sollevarsi un'enorme colonna d'acqua che gli aveva tolto la vista della nave. Nella previsione che da bordo si rispondesse con una salve di cannonate, l'U-Boot si era immerso. Tornando a galla dopo una mezz'ora per osservare di nuovo la situazione, aveva trovato che le condizioni di visibilità erano cattive e che nessun incrociatore appariva in quei pressi. Di qui il suo rapporto. Il nostro sollievo dopo tanta pena rese meno amara la notizia che *Scharnhorst* e *Gneisenau* erano rientrati incolumi nel Baltico. Ora sappiamo come essi avessero attraversato la mattina del 27 novembre la nostra linea di incrociatori che perlustrava le acque in vicinanza della costa norvegese. Il tempo era scuro e nessuno dei due avversari vide l'altro. I moderni dispositivi Radar avrebbero assicurato i contatti, ma in quel periodo essi non erano ancora a nostra disposizione. Questi eventi provocarono una reazione sfavorevole all'Ammiragliato. Non potevamo far comprendere ai profani l'immensità dello sforzo che la marina compiva in tante e diverse zone di azione nelle sconfinite vastità degli oceani. Dopo più di due mesi di guerra e dopo varie perdite serie non avevamo nulla da ascrivere al nostro attivo. E non potevamo neppure rispondere alla domanda: « Che cosa sta facendo la marina? ».

(1) Vedi Appendice I.

CAPITOLO VII

LE MINE MAGNETICHE

Conferenza con l'ammiraglio Darlan - Campinchi - Situazione navale anglo-francese - Lo sbarramento a nord - La mina magnetica - Un gesto di abnegazione; aspetti tecnici - Metodo per il rastrellamento delle mine (Appendice) - La "smagnetizzazione" delle navi (Appendice) - Neutralizzazione della minaccia inerente alle mine magnetiche - Rappresaglia: mine fluviali nel Reno - "Operazione Royal Marine".

DURANTE i primi giorni di novembre mi recai in Francia per conferire con i capi della marina francese a proposito delle operazioni navali che intendevamo svolgere in collaborazione. In compagnia dell'ammiraglio Pound, raggiunti in automobile il Quartier Generale della marina, che si era stabilito nel parco intorno all'antico castello del duca di Noailles, a circa quaranta miglia da Parigi. Prima di iniziare la conferenza, l'ammiraglio Darlan mi spiegò le formalità seguite in Francia nel corso di queste riunioni quando la discussione verteva su questioni strategiche. Il ministro della Marina, Campinchi, non era autorizzato ad assistervi, in quanto tali questioni erano considerate come problemi professionali. Gli dissi che il Primo Lord era tanto unito a me, da formare quasi una unica persona. Darlan rispose che era convinto della verità di questa asserzione, ma che in Francia le cose andavano diversamente. « Comunque » aggiunse « *monsieur le ministre* arriverà per l'ora di pranzo. » Discutemmo poi di questioni navali per un paio d'ore, raggiungendo un accordo quasi perfetto. All'ora di pranzo sopraggiunse Campinchi, che era dotato di grande *savoir faire* e con cordialità squisita diresse la conversazione. Mio genero, Duncan Sandys, che fungeva da mio aiutante di campo, sedeva vicino all'ammiraglio Darlan il quale impiegò gran parte del pranzo a delucidargli i limiti entro cui, secondo

il sistema francese, doveva restar contenuta l'attività del ministro civile. Prima di ripartire feci visita al duca di Noailles; sia lui che la sua famiglia sembravano immersi nella melanconia. Ma si fecero ugualmente premura di mostrarci la loro bellissima residenza e i tesori d'arte in essa contenuti.

La sera invitai Campinchi a cena in una sala privata dell'Hôtel Ritz. Mi formai di lui un alto concetto; fui letteralmente conquistato dal suo patriottismo, dal suo ardore, dalla sua intelligenza acuta e soprattutto dalla sua decisione di vincere o morire. Non potei mentalmente evitare di confrontarlo con l'ammiraglio Darlan, il quale era geloso del proprio prestigio e combatteva con criteri assolutamente diversi dai nostri. Il giudizio di Pound fu simile al mio, sebbene ambedue riconoscessimo il valore dell'opera svolta da Darlan nella marina francese. Non bisogna criticarlo in modo eccessivo e neppure interpretare in modo erroneo l'impulso morale da cui era mosso. Egli si identificava con la marina francese, e la marina francese lo riconosceva come capo e artefice della propria resurrezione. Era rimasto in carica per sette anni, mentre effimeri fantasmi di ministri si erano succeduti in quel dicastero. La sua fissazione era che gli uomini politici dovessero venire impiegati soltanto come oratori in Parlamento. Pound e io andavamo d'accordo con Campinchi, il tenace e risoluto corso che non indietreggiò mai dinanzi a una decisione e mai volle mancare ai fini che si era prefisso. Al principio del 1941 quando Campinchi si spense, rovinato e avvilito sotto l'ombra minacciosa di Vichy, le sue ultime parole espressero la speranza che egli ancora riponeva in me. Le considererò sempre come un onore.

Ecco la relazione sulla nostra situazione navale del momento, nei termini in cui la feci presente durante la conferenza.

RELAZIONE DEL PRIMO LORD AL MINISTERO DELLA MARINA FRANCESE

1) Soltanto la guerra sui mari è stata intrapresa sin dagli inizi con piena intensità. L'attacco subacqueo alla marina mercantile, che nel 1917 ci riuscì quasi fatale, è stato controllato dai mezzi antisommergibili franco-inglesi. Dobbiamo prevedere un largo aumento della flotta subacquea germanica (e fors'anche un prestito ai tedeschi di qual-

che sommergibile sovietico). Ciò non deve accrescere i nostri timori, purché si provveda a prender tutte le necessarie misure per fronteggiare la minaccia, sul piano più vasto e con la maggior rapidità possibile. I rappresentanti dell'Ammiragliato spiegheranno particolareggiatamente il loro ampio programma in proposito. Ma alla completa attuazione di queste contro-misure si potrà giungere solo in un avanzato periodo del 1940. Nel frattempo è indispensabile che tutti i mezzi anti-sommergibili di cui si può disporre vengano completati e immessi in servizio.

2) Non vi sono dubbi in merito all'efficacia dell'*Asdic*, che supera qualsiasi invenzione conosciuta al tempo dell'altra guerra e mette in grado due torpediniere di compiere la stessa azione per la quale nel 1917-18 se ne richiedevano dieci. Ma questo si riferisce soltanto alla ricerca del nemico. Per quanto riguarda la sicurezza dei convogli il numero è ancora un fattore essenziale. Condizione indispensabile è pure la scorta di unità dotate di *Asdic*. Questo sia detto anche per le corazzate e per le navi mercantili in convogli. Gli U-Boote saranno sconfitti soltanto quando esisterà la certezza che a ogni attacco contro il naviglio francese o britannico farà seguito un contrattacco *Asdic*.

L'Ammiragliato britannico è pronto a dotare di dispositivi *Asdic* ogni mezzo anti-sommergibile francese. Il costo è esiguo e ai conti si potrà pensare più tardi. Ma ogni bastimento francese mandato in Inghilterra a tale scopo verrà subito messo in efficienza e nel contempo si provvederà a impartire la relativa istruzione. Sarebbe opportuno che questo addestramento avesse luogo a Portland, la patria degli *Asdic*, ove si può disporre di tutte le comodità necessarie. Abbiamo preso in considerazione l'installazione di dispositivi *Asdic* per cinquanta navi francesi, qualora ne venga fatta richiesta.

3) Speriamo però sinceramente che la marina francese moltiplicherà le sue navi munite di *Asdic* e provvederà con la massima urgenza all'allestimento di tutti quei mezzi che potranno esser messi in servizio entro il 1940. Dopo aver preso le disposizioni necessarie a tale scopo, a sei mesi di distanza da oggi, sarà possibile pensare al 1941. Per ora dobbiamo considerare soltanto il 1940, e specialmente la primavera e l'estate. Prima che l'acme della lotta subacquea venga raggiunto, il che accadrà nel 1940, avremo urgente bisogno, per le scorte ai convogli, di sei grandi cacciatorpediniere la cui costruzione abbiamo iniziato nel 1936 e nel 1937. Ci sono inoltre quattordici piccoli cacciatorpediniere, impostati o progettati nel 1939, che potranno risultare di grande aiuto, senza richiedere un eccessivo apporto di mano d'opera e materiali. In totale sono dunque venti navi che potrebbero venire completate entro il 1940 e, una volta munite da noi di dispo-

sitivi *Asdic*, diverrebbero armi efficacissime contro l'offensiva subacquea prevista per lo stesso anno. Ci sembra inoltre che potranno riuscire utilissimi sei dragamine impostati nel 1936, i dodici impostati nel 1937 e i sedici mezzi anti-sommergibili in programma nel 1938. A tutti forniremo i dispositivi *Asdic* e ogni inerente installazione, appena saranno pronti. Non possiamo però considerare questo naviglio di minor dislocamento sullo stesso piano d'importanza dei grandi o piccoli cacciatorpediniere di cui si è parlato in precedenza.

4) Non si deve dimenticare che la sconfitta degli U-Boote implicherebbe per la marina alleata la padronanza assoluta su tutti gli oceani del mondo e la possibilità che potenti nazioni neutrali vengano in nostro aiuto. Esso inoltre permetterebbe l'arrivo di rifornimenti da ogni parte della Francia e dell'Impero britannico e il normale svolgimento del traffico che ci apporterebbe le ricchezze necessarie alla continuazione della guerra.

5) All'Ammiragliato britannico abbiamo diviso con una linea decisa le grandi navi che potranno venire completate nel 1940 e quelle che saranno pronte soltanto in un periodo successivo. Siamo tesi con tutte le nostre energie soprattutto al completamento delle corazzate *King George V* e *Prince of Wales* entro l'anno in corso e, possibilmente, entro l'autunno. Questo è necessario perché, se la *Bismarck* dovesse entrare in servizio prima che queste due navi siano pronte, ne deriverebbero risultati disastrosi. La *Bismarck* non può venir distrutta né catturata e si troverebbe quindi in grado di correre gli oceani, troncando tutte le nostre comunicazioni. Ma anche la Francia ha una nave di grande potenza, la *Richelieu*, che potrebbe essere completata per l'autunno 1940 o anche prima, e che sarebbe certo necessaria qualora le due nuove navi italiane dovessero esser finite per la data prefissa, e cioè nel corso dello stesso anno 1940. Non avere in servizio queste tre corazzate prima della fine del 1940 sarebbe un gravissimo errore di strategia navale e potrebbe provocare conseguenze spiacevoli anche nel campo diplomatico. Si spera quindi che ogni sforzo verrà compiuto al fine di approntare la *Richelieu* al più presto.

Per quanto riguarda le altre grandi navi francesi e inglesi, il cui completamento è previsto per successiva data, sarebbe opportuno discuterne in aprile o maggio dell'anno prossimo, quando avremo modo di prevedere con maggior chiarezza il probabile svolgimento e il carattere di questa guerra.

6) L'Ammiragliato britannico esprime la sua gratitudine ai colleghi e camerati francesi per l'aiuto considerevole da essi dato alla comune causa sin dall'inizio del conflitto, aiuto che ha di molto superato ogni

precedente promessa o impegno. Nello scortare i convogli provenienti da Sierra Leone, gli incrociatori e cacciatorpediniere francesi hanno esercitato una parte cui nulla avrebbe potuto supplire e in mancanza della quale si sarebbe verificata una maggiore distruzione di navi mercantili alleate. Gli incrociatori e i *contre-torpilleurs* che, insieme con la *Dunkerque*, hanno protetto l'arrivo dei convogli agli approdi occidentali, erano gli unici capaci di mantenere a distanza gli aggressori tedeschi. Il continuato impiego di sommergibili francesi nei pressi di Trinidad è risultato assai proficuo. Soprattutto i due caccia che senza tregua scortano i convogli in arrivo o in partenza tra l'Inghilterra e Brest costituiscono un importante aiuto per le nostre risorse, le quali, sebbene vaste e in continuo aumento, vengono impiegate al massimo.

Infine vogliamo esprimere la nostra riconoscenza per la concessione fatta alla nostra portaerei *Argus* di continuare, nel favorevole clima del Mediterraneo, il suo addestramento di piloti inglesi dell'aviazione di marina.

7) Consideriamo ora gli aspetti generali della guerra. Il fatto che il nemico manca di una forza da battaglia ci ha permesso di spargere le nostre forze navali in tutti gli oceani, e ora abbiamo sette o otto unità da caccia in unione a due francesi, ciascuna delle quali potrebbe raggiungere e distruggere una *Deutschland*. Incrociamo ora in Nord-Atlantico, in Sud-Atlantico e nell'Oceano Indiano. Il risultato è che i germanici non hanno inflitto ai convogli quelle perdite che si erano giudicate certe prima della guerra. Il fatto che almeno una (se non due) *Deutschland* abbia percorso le principali rotte dell'Atlantico per molte settimane senza raggiungere esito alcuno ci solleva alquanto dalle preoccupazioni che prima nutrivamo nei riguardi di questa forma d'attacco, da tutti ritenuta estremamente pericolosa. Non possiamo però escludere che essa si rinnovi con maggior energia. L'Ammiragliato britannico ritiene buona tattica quella di mantenere grandi navi in adatte formazioni sugli oceani, ove sono al sicuro dagli attacchi aerei e rendono efficace oltre che evidente il controllo alleato sul mare aperto.

8) Tra poco dovremo provvedere a trasportare in Francia elementi direttivi degli eserciti canadesi e australiani. A tale scopo sarà opportuno schierare su largo fronte tutte le nostre formazioni da ricerca. Sarà inoltre necessario dare ai più importanti convogli che attraversano l'Oceano Atlantico una corazzata di scorta. Nonostante l'asprezza dell'inverno abbiamo intenzione di mantenere immutato il blocco del nord, tra la Groenlandia e la Scozia. A questo blocco parteciperanno 25 incrociatori ausiliari, appoggiati da incrociatori da 10.000 tonnellate armati di cannoni da 8 pollici. Oltre a ciò manterremo in mare le

principali forze di combattimento della marina britannica, ossia le più recenti corazzate e l'*Hood* o altra potente nave, capaci nel loro complesso di affrontare e inseguire lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau* qualora dovessero dividersi. Data la situazione nel Baltico, ci sembra assai improbabile che queste due navi possano venir destinate a tale impiego. Nondimeno manteniamo in mare di continuo le forze che sarebbero necessarie per fronteggiarle.

Si spera che, continuando le due marine alleate in questa strategia, all'Italia non venga la tentazione di entrare in guerra contro di noi e la capacità di resistenza della Germania dovrà a un certo momento esaurirsi.

Nella loro risposta i capi della marina francese fecero presente come stessero in realtà completando le navi in questione e come fossero lieti di accettare la nostra offerta nei riguardi dell'*Asdic*. Non soltanto la *Richelieu* sarebbe stata ultimata nell'estate del 1940, ma nell'autunno dello stesso anno sarebbe scesa in mare la *Jean Bart*.

Alla metà di novembre, l'ammiraglio Pound mi presentò un progetto per la ricostruzione del campo minato di sbarramento tra Scozia e Norvegia che le marine britannica e americana avevano creato nel 1917-18. Io non avevo simpatie per questa forma di ostilità che ha carattere esclusivamente difensivo e cerca di supplire con l'abbondanza del materiale all'azione diretta. Ma a poco a poco mi lasciai convincere e il 19 novembre sottoposi il piano al Gabinetto di guerra.

SBARRAMENTO SETTENTRIONALE

Memorandum del Primo Lord dell'Ammiragliato

Dopo lunga meditazione raccomando ai miei colleghi questo progetto, il quale, una volta attuato, costituirà senza dubbio un potente ostacolo all'uscita e al ritorno tanto dei sommergibili quanto dei mezzi di superficie. Sembra che questo provvedimento possa avere un grande valore contro la intensificazione della guerra subacquea e possa allontanare il pericolo che la Russia si unisca ai nostri avversari. Per mezzo di esso sbarreremo il cammino a tutti, ottenendo il

controllo assoluto di ogni accesso al Mar Baltico e al Mare del Nord. Il fulcro vitale di questa operazione consiste nel fatto che la costante vigilanza di superiori forze navali impedirà al nemico di aprirsi un varco nel campo minato. Quando si sia provveduto a costituirlo avremo maggior libertà d'azione nei mari esterni di quanto ne godiamo al presente. Il suo sviluppo graduale ma ininterrotto eserciterà un'influenza deprimente sul morale del nemico che ne sarà informato. La spesa inerente è purtroppo assai elevata ma il Tesoro ha già preso ampie misure al riguardo, e lo sbarramento settentrionale è la zona migliore ove impiegare questo mezzo bellico [cioè la creazione di un campo minato].

Questo esposto rappresentava il miglior suggerimento degli esperti ed era naturalmente il più adatto a ottenere l'approvazione di un Gabinetto di seria e ponderata mentalità. Gli avvenimenti lo travolsero; ma non prima che fossero state affrontate spese enormi. Parte delle mine risultò tuttavia utile in seguito per altro impiego.

Nel frattempo un nuovo e tremendo pericolo sopravvenne a minacciare la nostra esistenza. Durante i mesi di settembre e ottobre, all'ingresso di nostri porti che pure erano stati dragati dalle mine, affondarono quasi una dozzina di navi mercantili. L'Ammiragliato sospettò subito che fossero state impiegate mine magnetiche. Non costituivano certo per noi una novità, in quanto ne avevamo fatto uso, sebbene su limitata scala, alla fine dell'altra guerra. Nel 1936, una commissione dell'Ammiragliato aveva preso in esame le contromisure da impiegarsi contro i dispositivi magnetici d'innescio, ma la sua attenzione si era soprattutto rivolta a neutralizzare gli effetti dei siluri magnetici e delle mine galleggianti, e non si era compreso il danno immenso che poteva venir provocato da mine poste a notevole profondità per mezzo di navi o di aerei. Senza esaminare un esemplare era impossibile escogitare il rimedio. Durante i mesi di settembre e di ottobre, le perdite alleate o neutrali dovute allo scoppio di mine erano salite a 56.000 tonnellate e nel novembre Hitler si sentì incoraggiato a formulare qualche allusione alla nuova "arma segreta", contro la

quale non esisteva possibile rimedio. Una sera l'ammiraglio Pound, in preda a grande ansietà, mi fece visita a Chartwell. Sei navi erano state affondate all'imboccatura del Tamigi. Ogni giorno centinaia di navi uscivano o entravano nei porti inglesi e dal loro libero movimento dipendeva la nostra vita. Era possibile che gli esperti tedeschi avessero detto a Hitler che questa forma di attacco avrebbe condotto alla nostra distruzione. Fortunatamente egli la iniziò su scala limitata, con scarse risorse e ridotte capacità costruttive.

La fortuna inoltre ci favorì in modo più diretto. Il 22 novembre, tra le 9 e le 10 p. m., fu scorto un apparecchio tedesco che sganciava in mare presso Shoeburyness un oggetto di grandi dimensioni attaccato a un paracadute. In quel punto la costa era formata da grandi aree fangose che emergevano durante la bassa marea e ci si rese subito conto della possibilità di recuperare il misterioso oggetto appena si fosse abbassato il livello delle acque. Era una opportunità straordinariamente felice. Prima della mezzanotte due espertissimi ufficiali, i capitani di corvetta Ouvry e Lewis, appartenenti alla Regia Nave *Vernon* addetta allo studio e alle esperienze delle armi subacquee, vennero chiamati all'Ammiragliato per conferire con me e con il Primo Lord del Mare. All'1.30 del mattino erano già partiti in automobile diretti verso Southend ove dovevano tentare il pericoloso ricupero. Il 23 mattina, prima dell'alba, con il solo aiuto di una lampada da segnalazioni, la mina fu rinvenuta a circa 450 metri oltre il limite massimo dell'alta marea. Ma poiché la marea stava di nuovo per alzarsi, i due ufficiali poterono soltanto esaminarla e compiere i preparativi per mettere in atto una minuziosa ispezione al ritorno della bassa marea.

L'operazione critica ebbe inizio nelle prime ore del pomeriggio, e quasi contemporaneamente si scoprì che nella melma, a breve distanza, giaceva una seconda mina. Ouvry dedicò la sua attenzione alla prima mina, coadiuvato dal sottufficiale Baldwin, mentre Lewis insieme al marinaio scelto Vearncombe attendeva a una certa distanza, pronto a intervenire in caso di incidenti. Dopo ogni fase prevista dall'operazione, Ouvry doveva trasmettere a Lewis opportune informazioni, in modo da poter usufruire dell'esperienza così acquisita, quando

si sarebbe proceduto a disattivare la seconda mina. Trascorso un certo tempo i quattro uomini dovettero concentrare tutti i loro sforzi sulla prima mina e il coraggio e l'abnegazione da essi dimostrati trovarono poi la loro ricompensa nel meritato successo. Quella stessa sera, Ouvry con i suoi compagni venne all'Ammiragliato per riferire che la mina era stata recuperata intatta e stava viaggiando verso Portsmouth ove avrebbe subito un più minuzioso esame. La mia accoglienza fu entusiastica. Chiamati a raccolta nella sala più vasta dell'Ammiragliato un centinaio di ufficiali e funzionari, dissi a Ouvry di esporre il suo resoconto davanti a quell'uditorio commosso e compreso dell'importanza che tale azione aveva per noi. Da questo momento la situazione si trasformò completamente. Le cognizioni acquisite durante le antiche ricerche potevano venir subito sfruttate per trovare misure pratiche con cui combattere le peculiari caratteristiche della mina.

Tutte le energie e la scienza della marina britannica vennero messe in opera, e non trascorse molto tempo prima che tentativi ed esperimenti dessero risultati pratici. Il contrammiraglio Wake-Walker ebbe l'incarico di coordinare tutti i provvedimenti tecnici richiesti dalle circostanze. I nostri esperimenti si svolsero contemporaneamente in tutti i sensi: in primo luogo cercammo come si potesse eliminare il pericolo con nuovi metodi di dragaggio e atti a provocare l'esplosione, in secondo luogo tentammo di trovare mezzi di difesa per le navi che dovevano attraversare zone non ancora dragate dalle mine o dragate male. A questo proposito fu ideato un sistema efficacissimo, mediante l'applicazione di un cavo elettrico intorno alla nave. Tale metodo di smagnetizzazione fu chiamato "degaussing" e venne subito messo in atto a bordo di navi di ogni tipo. Anche i piroscafi mercantili che si trovavano nei nostri porti furono forniti di questi dispositivi, senza subire considerevoli ritardi nel loro programma di viaggio. Nella flotta l'applicazione fu assai facilitata dalla presenza di personale specializzato dotato di alta capacità. Il lettore cui questi particolari tecnici non incutono timore troverà nell'Appendice un resoconto dello sviluppo di tale metodo.

Le perdite continuarono: il 21 novembre il nuovo incrociatore *Belfast* fu colpito da una mina nell'estuario di Forth e il 4 dicembre la stessa sorte toccò alla corazzata *Nelson* che stava entrando nel golfo di Loch Ewe. Ambedue queste navi poterono raggiungere un bacino, ma durante lo stesso periodo al largo della costa orientale andarono perduti due cacciatorpediniere e altri due, oltre al posamine *Adventure*, subirono gravi danni. È degno di nota il fatto che il servizio di informazioni germanico non riuscì a penetrare il segreto in cui venne tenuta la disavventura toccata alla *Nelson* sino a quando la nave riparata rientrò in linea. Eppure, fin dal primo momento, diverse migliaia di persone in Inghilterra dovevano sapere la verità.

Ben presto il nostro metodo di smagnetizzazione subì variazioni e semplificazioni. L'effetto morale del suo successo fu portentoso, ma per frustrare gli sforzi del nemico facevamo affidamento anzitutto sul lavoro costante, coraggioso e fedele dei nostri dragamine e sulla paziente abilità dei tecnici. D'ora in poi, sebbene dovessimo ancora attraversare periodi difficili, la minaccia delle mine rimase sempre soggetta al nostro controllo e dopo qualche tempo il pericolo divenne minore. Il giorno di Natale potei scrivere al Primo Ministro:

25 dicembre 1939

Qui tutto è calmo, ma ritengo vi farà piacere apprendere che abbiamo ottenuto un notevole successo nella lotta contro le mine magnetiche. I due primi dispositivi che abbiamo messi in azione si sono dimostrati efficaci. Il dragamine magnetico ha fatto saltare due mine e altre due sono esplose mediante l'impiego di pontoni dotati di potenti circuiti elettrici. Questo accadde a Port A [Loch Ewe], ove la nostra interessante inferma [la *Nelson*] sta ancora aspettando che le si sgombri il cammino per raggiungere il suo convalescenziario a Portsmouth. Sembra inoltre che si possa procedere alla smagnetizzazione di navi da guerra o mercantili con un procedimento semplice, rapido e poco dispendioso. Tutti i nostri migliori mezzi di difesa in questo campo stanno per essere completati. Gli aeroplani e il dragamine magne-

tico *Borde* entreranno in funzione nei prossimi dieci giorni e sono certo che tra poco il pericolo delle mine magnetiche sarà eliminato.

Stiamo inoltre studiando le possibili variazioni di questa forma di attacco, ossia le mine acustiche o supersoniche. Trenta specialisti pieni di fervore sono immersi in questi studi, ma non posso ancora affermare che abbiano scoperto un rimedio...

È opportuno considerare la portata di questo aspetto della guerra navale. Una parte notevole dei nostri sforzi bellici dovette venire impiegata negli esperimenti per combattere questo pericolo. Si sottrassero ad altri impieghi materiali e mezzi finanziari: giorno e notte migliaia di uomini arrischiarono la vita a bordo dei dragamine. La cifra maggiore fu raggiunta nel 1940, quando quasi sessantamila uomini furono adibiti a questo servizio. Nulla poté domare l'entusiasmo patriottico della marina mercantile; e il mortale pericolo dell'attacco di mine ne elevò maggiormente lo spirito, al pari delle nostre efficaci misure per prevenirlo. La loro opera instancabile, il loro invitto coraggio, furono la nostra salvezza. Il traffico sui mari, da cui dipendeva la nostra possibilità di sopravvivere, continuò senza interruzioni.

Ero rimasto profondamente scosso dai primi danni provocati dalla mina magnetica e, a parte ogni misura di protezione che si potesse mettere in atto, cercai un sistema di rappresaglia. La visita al Reno da me compiuta in settembre, alla vigilia della guerra, mi aveva indotto a concentrare la mia attenzione su questa vitale arteria germanica. E già in settembre avevo discusso all'Ammiragliato la possibilità di lanciare o sganciare mine fluviali nel Reno. Ma dato che il Reno serviva come via di comunicazione a diversi Stati neutrali, un'azione del genere poteva venire effettuata soltanto quando la Germania avesse preso l'iniziativa di questa forma di guerra. Ora il precedente si era verificato e mi pareva che un consimile attacco di mine sul Reno sarebbe stato una giusta misura di rappresaglia contro l'indiscriminato affondamento di navi all'imbocco di porti inglesi.

Di conseguenza, il 19 novembre emanai diversi promemoria dei quali il seguente è il più preciso nei riguardi del mio progetto.

Al Tesoriere (e altri)

1) Come misura di rappresaglia può divenire necessario lanciare nelle acque del Reno una grande quantità di mine galleggianti. Questa operazione può venire effettuata con facilità estrema in qualsiasi punto fra Strasburgo e il Lauter, ove la sponda sinistra è territorio francese. Il generale Gamelin ha dimostrato un vivo interesse in proposito e mi ha chiesto di elaborare meglio il concetto.

2) Consideriamo dunque con precisione il nostro obiettivo. Il Reno è percorso da un enorme numero di grandissime chiatte e costituisce la principale arteria commerciale della Germania. Queste chiatte, costruite per la navigazione fluviale, non posseggono certo una doppia chiglia o un vasto sistema di paratie stagne. È facile accertarsi di questi particolari. Oltre a ciò bisogna ricordare che sul Reno esistono almeno dodici ponti di barche, da poco gettati e la cui presenza è necessaria per gli eserciti tedeschi concentrati nella zona Saarbrücken-Lussemburgo.

3) Il modello di mina adatto è quindi di limitate dimensioni, forse non più grosso di un foot-ball. La corrente del fiume ha una velocità massima di circa 7 miglia orarie, generalmente limitate a 4 o 5 miglia, ma appurare questi dati non è difficile. Nell'interno della mina deve quindi venir collocato un dispositivo a orologeria tale da renderla pericolosa soltanto quando avrà percorso una certa distanza, in modo che, oltrepassato il territorio francese, possa spargere il terrore più avanti, alla confluenza della Mosella con il Reno e oltre. La mina dovrebbe affondare automaticamente o meglio esplodere mediante questo dispositivo prima di raggiungere il territorio olandese. Dopo aver percorso la richiesta distanza, variabile a volontà, dovrebbe esplodere per effetto di un lievissimo contatto. Sarebbe anche desiderabile che, in aggiunta alle suddette proprietà, la mina potesse esplodere dopo un certo periodo di tempo anche in caso di arenamento sulle rive del fiume, in modo da spargere l'allarme su l'una e l'altra delle sponde germaniche.

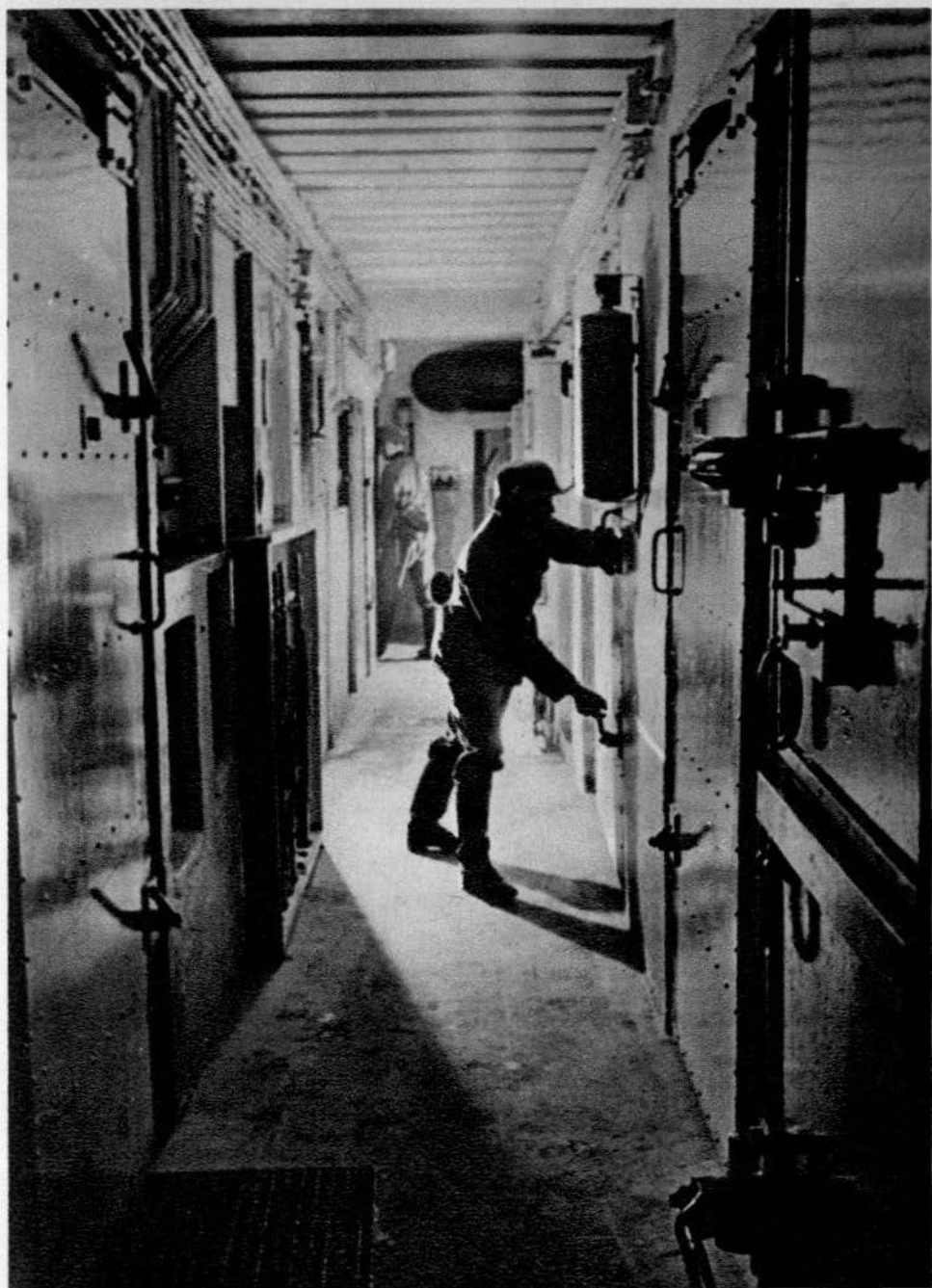
4) Oltre a tutto questo, sarebbe opportuno che la mina galleggiasse a una certa profondità sotto la superficie, così da essere nascosta entro

le acque gorgoglianti. Bisognerebbe disegnare una valvola idrostatica, azionata da un piccolo cilindro ad aria compressa. Non ho fatto calcoli in proposito, ma ritengo che ci si potrebbe basare su un periodo di 48 ore. Si potrebbe inoltre gettare nel fiume un grande numero di sfere false, di globi di latta, che cagionando confusione e incertezze renderebbero vana l'attività del nemico diretta a neutralizzare il pericolo.

5) Quale azione potrebbero intraprendere i tedeschi a tale scopo? Naturalmente si provvederebbe a impiantare un sistema di reti, ma i rottami di naufragio discendendo il fiume le infrangerebbero e, tranne alla frontiera, esse costituirebbero un grave ostacolo al traffico. In ogni modo poi, quando la nostra mina vi sbattesse contro, lo scoppio aprirebbe un ampio varco nella rete e dopo una dozzina o poco più di tali scoppi le altre mine troverebbero via libera. Per squarciare le reti sarebbero particolarmente utili le mine più grosse. Non ho in mente nessun altro metodo di eventuale difesa, da parte germanica, ma può darsi che gli ufficiali cui verrà affidato lo studio del sistema ne possano prevedere altri.

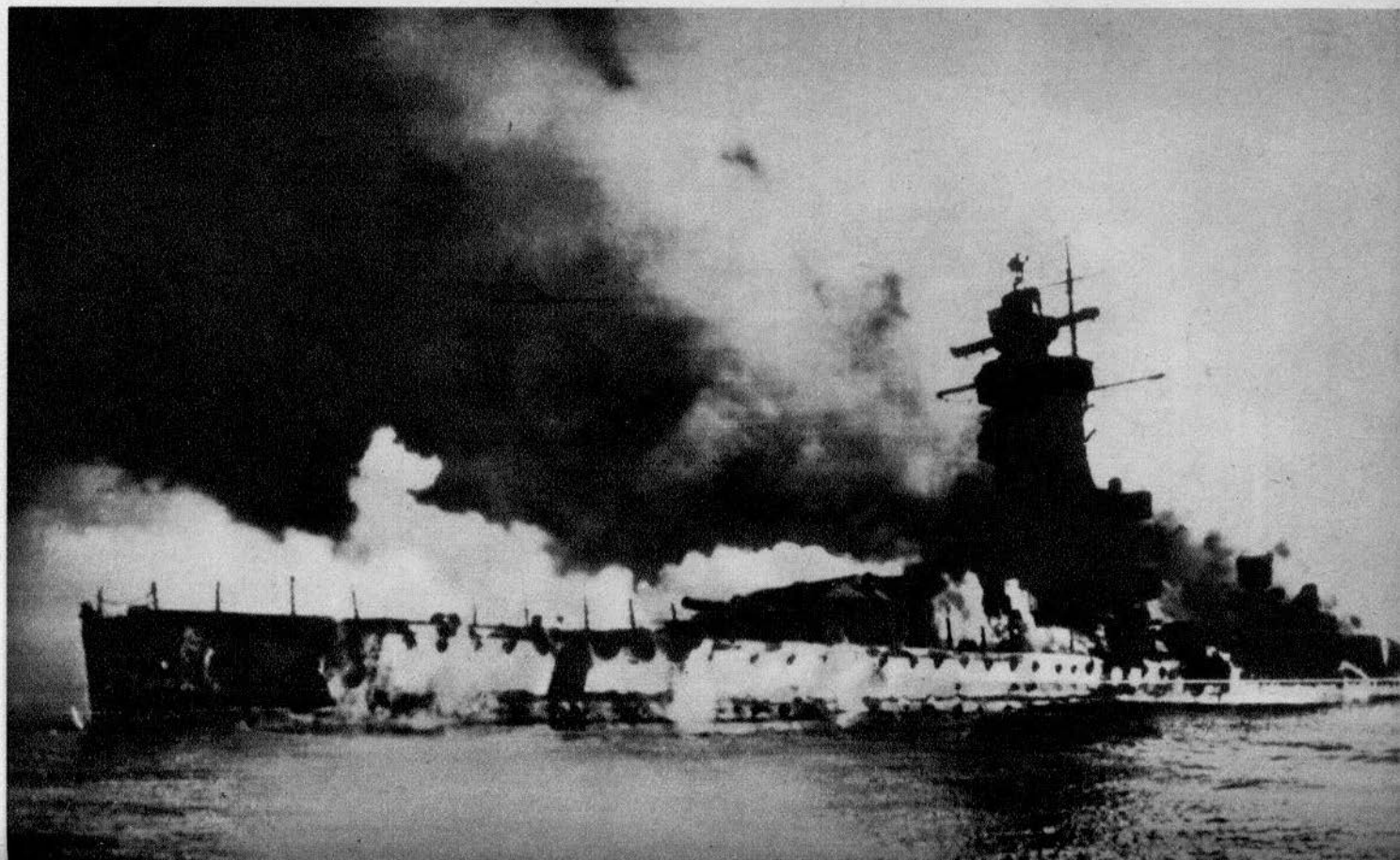
6) Come punto finale, bisognerà ricordare la necessità di semplificare i dispositivi per la produzione in massa, in quanto l'impiego delle mine, al fine di rendere impraticabili le acque, dovrà venir continuato per mesi e mesi senza interruzioni.

Questo progetto incontrò l'approvazione del Gabinetto di guerra. Tutti i membri ritennero giusto che, dato l'impiego della mina magnetica da parte germanica diretto a sorprendere e annientare le navi alleate o neutrali che entravano nei porti britannici, noi dovessimo colpire e possibilmente paralizzare il traffico tedesco sul Reno. Si ottennero i necessari permessi e l'autorizzazione a fruire dell'ordine di precedenza, dopo di che il lavoro venne iniziato con la massima celerità. In collaborazione con il Ministero dell'Aeronautica elaborammo un progetto per minare il settore del Reno nel territorio della Ruhr mediante il lancio di mine dall'aria. Affidai tutto questo lavoro al contrammiraglio Fitzgerald il quale era agli ordini del Quinto Lord del Mare. Questo brillante ufficiale, che più tardi doveva morire al comando di un convoglio in Atlantico, diede un immenso contributo personale allo studio dei problemi tecnici. Essi furono risolti; si provvide a creare una



19. Un aspetto delle opere sotterranee della linea Sigfrido che si contrapponeva a quella Maginot ed ebbe lo stesso destino: di non servire a niente.

20. La corazzata tascabile *Graf von Spee* era il gioiello della marina tedesca. Andò a perdersi, inseguita per tutto l'Atlantico, nel caldo mare di Montevideo, dove dovette soccombere dopo un leggendario combattimento.



buona riserva di mine e diverse centinaia di valorosi marinai inglesi vennero istruite sull'impiego da farne al momento propizio.

Tutto ciò accadde in novembre, e noi non avremmo potuto esser pronti prima di marzo. Sia in pace che in guerra è sempre piacevole essere accompagnati da un'azione concreta.

CAPITOLO VIII

L'AZIONE AL LARGO DEL RIO DE LA PLATA

Guerra corsara di superficie; la corazzata tascabile tedesca - Ordini del Comando Supremo della Marina germanica - Gruppi di ricerca britannici - Il limite americano di trecento miglia - Preoccupazioni interne - Cautela della Deutschland; audacia della Graf Spee; manovre del comandante Langsdorff - La squadra del commodoro Harwood al largo del Rio de la Plata; sua preveggenza e fortuna - L'incontro del 13 dicembre; l'errore di Langsdorff; la Exeter fuori combattimento; ritirata della corazzata tascabile tedesca; inseguimento dell'Ajax e dell'Achilles; la Spee si rifugia a Montevideo - Mia lettera del 17 dicembre al Primo Ministro - Concentramento britannico a Montevideo - Ordini del Führer a Langsdorff - Affondamento della Spee; suicidio di Langsdorff; fine della prima sfida di superficie al traffico commerciale inglese - La Altmarm - L'Exeter - Effetti dell'azione di Rio de la Plata; mio telegramma al presidente Roosevelt.

SEBBENE la causa delle maggiori nostre perdite e dei più seri pericoli in cui ci trovammo fosse l'azione dei sommergibili, pure l'attacco di superficie ai nostri convogli, se appoggiato da forze sufficienti, avrebbe potuto riuscire ancor più micidiale. Le tre "corazzate tascabili" concesse alla Germania in virtù del trattato di Versailles erano state progettate con ponderata preveggenza per dare la caccia al naviglio mercantile. Entro i limiti di un dislocamento di diecimila tonnellate si era riusciti a mettere in atto con straordinaria maestria una spessa corazzatura, i cannoni da 11 pollici e la capacità di raggiungere una velocità di 26 nodi. Nessun incrociatore britannico poteva reggere al confronto. Gli incrociatori tedeschi armati di cannoni da 8 pollici erano più moderni dei nostri e se fossero stati impiegati avrebbero potuto costituire una formidabile minaccia contro il naviglio mercantile. Oltre a essi il nemico

avrebbe potuto usare false navi mercantili provviste di forte armamento. Nella nostra mente era ancor vivo il ricordo delle piraterie compiute dall'*Emden* e dalla *Koenigsberg* nel 1914, e delle trenta corazzate e navi ausiliarie che eravamo stati costretti a impiegare per eliminare le loro aggressioni.

Prima dello scoppio di questa guerra, era corsa voce che una o due corazzate tascabili avessero già lasciato la Germania. Le ricerche compiute dalla Home Fleet rimasero senza esito. Sappiamo ora che la *Deutschland* e l'*Admiral Graf Spee*, salpate tra il 21 e il 24 agosto, avevano superato la zona pericolosa e si trovavano libere sull'oceano prima dell'entrata in funzione del nostro blocco nel Mare del Nord. Il 3 settembre la *Deutschland*, oltrepassato lo stretto di Danimarca, si teneva nascosta nei pressi della Groenlandia. La *Graf Spee* aveva attraversato la rotta delle navi mercantili Nord-Atlantico senza essere avvistata e si trovava già a sud delle Azzorre. Ambedue erano accompagnate da una nave ausiliaria appoggio che provvedeva ai rifornimenti di combustibile e vettovaglie. Dapprima si mantennero inattive e invisibili nelle lontananze dell'oceano. Se non attaccavano non potevano procurarsi un bottino. Finché non attaccavano non correivano pericoli.

Gli ordini emanati dal Comando Supremo della Marina germanica il 4 agosto erano assennati.

COMPITO IN CASO DI GUERRA

Interruzione e distruzione del traffico mercantile nemico con tutti i mezzi possibili... Si impegnerà battaglia contro forze navali nemiche, anche se inferiori, soltanto nei casi in cui l'attacco faciliti lo scopo principale...

Si procederà a frequenti cambiamenti di posizione nelle zone di operazione, allo scopo di creare incertezze e limitazioni del traffico mercantile, sia pure senza risultati concreti. Un temporaneo allontanamento verso acque più remote potrà aumentare la confusione del nemico.

Se il nemico dovesse proteggere il suo traffico mercantile con forze superiori tali da impedir di ottenere una vittoria, il fatto di queste restrizioni imposte alla navigazione civile significherà da solo un grave

ostacolo al suo sistema di rifornimenti. Anche se le corazzate tascabili saranno mantenute nella zona percorsa dai convogli, si potranno ottenere risultati considerevoli.

L'Ammiragliato britannico non avrebbe potuto che esprimere una melanconica approvazione a tutta questa saggezza.

Il 30 settembre il piroscafo inglese di linea *Clement*, di cinquemila tonnellate, che navigava isolato, venne affondato al largo di Pernambuco dalla *Graf Spee*. All'Ammiragliato la notizia elettrizzò gli animi: era il segnale atteso. Si formò subito un certo numero di gruppi di ricerca, composto di tutte le nostre portaerei disponibili, appoggiate da corazzate, incrociatori da battaglia e incrociatori. Si riteneva che ciascun gruppo di due o più navi fosse capace di catturare e distruggere una corazzata tascabile.

Durante i mesi seguenti la ricerca delle due navi da corsa determinò la formazione di nove gruppi da caccia, i quali comprendevano ventitré navi di grande potenza. Fummo inoltre costretti ad assegnare tre corazzate e due incrociatori come scorte aggiunte agli importanti convogli che solcavano le acque dell'Atlantico settentrionale. Questa necessità ridusse notevolmente le risorse della Home Fleet e della flotta del Mediterraneo, alle quali dovemmo togliere dodici navi tra le più potenti, tra cui tre portaerei. Operando da basi situate a grande distanza l'una dall'altra nell'Atlantico e nell'Oceano Indiano, i gruppi di ricerca riuscivano a proteggere le zone ove più intenso si svolgeva il nostro traffico mercantile. Per attaccare i convogli il nemico doveva esporsi all'attacco di almeno uno di tali gruppi. Al fine di dare un'idea della ampiezza di queste operazioni, ho tracciato una lista completa dei gruppi di ricerca nella composizione assunta al momento del loro più vasto impiego.

ORGANIZZAZIONE DEI GRUPPI DI RICERCA, 31 OTTOBRE 1939

FORZA	COMPOSIZIONE			ZONA
	Corazzate e incrociatori da battaglia	Incrociatori	Portaerei	
F		<i>Berwick</i> <i>York</i>		Nord America e Indie occidentali
G		<i>Cumberland</i> <i>Exeter</i> <i>Ajax</i> <i>Achilles</i>		Coste orientali dell'America del Sud
H		<i>Sussex</i> <i>Shropshire</i>		Capo di Buona Speranza
I		<i>Cornwall</i> <i>Dorsetshire</i>	<i>Eagle</i>	Ceyl
J	<i>Malaya</i>		<i>Glorious</i>	Golfo di Aden
K	<i>Renown</i>		<i>Ark Royal</i>	Pernambuco - Free-town
L	<i>Repulse</i>		<i>Fur</i>	Convogli atlantici
X		Due incrociatori francesi con cannoni da 8 pollici	<i>Hermes</i>	Pernambuco - Dakar
Y	<i>Strasbourg</i>	<i>Neptune</i> Un incrociatore francese con cannoni da 8 pollici		Pernambuco - Dakar

Scorte addizionali con convogli nell'Atlantico settentrionale:

CORAZZATE: *Revenge* - *Resolution* - *Warspite*.

INCROCIATORI: *Emerald* - *Enterprise*.

In questo periodo il principale obiettivo del Governo degli Stati Uniti consisteva nel mantenere la guerra il più lontano possibile dal loro territorio. Il 3 ottobre i delegati di 21 repubbliche americane, riuniti a Panama, decisero di dichiarare una zona di sicurezza americana, proponendo di fissare intorno alle loro coste una cintura protettiva estesa da trecento a seicento miglia, entro la quale nessuna azione bellica avrebbe dovuto essere permessa. Desideravamo anche noi di mantenere la guerra fuori delle acque americane, in quanto sino a un certo punto questo poteva offrirci qualche vantaggio. Mi affrettai quindi

a comunicare al presidente Roosevelt che, se l'America avesse chiesto a tutti i belligeranti di rispettare queste zone, noi ci saremmo dichiarati pronti ad attenerci a tale desiderio, entro i limiti concessi dalle leggi internazionali. Avremmo avuto serie difficoltà a riconoscere una zona di sicurezza affidata alla sorveglianza di qualche debole Potenza neutrale, ma se la marina degli Stati Uniti si fosse assunta tale compito non avremmo avuto preoccupazioni. Quanto più grande fosse stato il numero delle corazzate statunitensi incrocianti lungo le coste sud-americane, tanto maggiore sarebbe stata la nostra soddisfazione, poiché poteva darsi che la nave corsara di cui andavamo alla ricerca abbandonasse le acque americane per le rotte di traffico del Sud-Africa, ove eravamo pronti a combatterla. Ma se una nave da corsa tedesca avesse svolto azione bellica nelle acque territoriali americane o vi si fosse rifugiata, avremmo avuto il diritto o di venir protetti o di proteggerci contro ogni possibile aggressione.

In questo momento non eravamo ancora a conoscenza dell'affondamento avvenuto tra il 5 e il 10 ottobre di tre navi sulla rotta del Capo di Buona Speranza. Le tre navi procedevano isolate verso la Gran Bretagna. Non ci giunse nessun messaggio indicante un pericolo e i dubbi sulla loro sorte cominciarono a nascere soltanto quando fu trascorsa la data prevista per il loro arrivo. Impiegammo un certo tempo per giungere alla deduzione che dovevano essere state affondate.

La necessaria dispersione delle nostre forze causava a me e agli altri viva ansietà, soprattutto in quanto il grosso della nostra flotta era dislocato lungo la costa occidentale dell'Inghilterra.

21 ottobre 1939

Al Primo Lord del Mare e al vice capo di S. M. della Marina

La comparsa della *Scheer* al largo di Pernambuco e il mistero che avvolge i suoi movimenti, unito al fatto che essa si astiene dall'attaccare il traffico mercantile, inducono alla domanda se non si debba ritenere che i tedeschi abbiano voluto provocare una dispersione del nostro naviglio. E in tal caso, quali sono i motivi che li hanno guidati?

Come ha fatto giustamente osservare il Primo Lord del Mare, sarebbe stato piú logico che essi avessero tentato di concentrare le nostre navi nelle acque territoriali, in modo da avere un obiettivo per gli attacchi aerei. Inoltre, come possono aver preveduto la nostra reazione alla voce che la *Scheer* si trovava nell'Atlantico meridionale? Tutto ciò sembra privo di scopo, eppure i tedeschi non son gente da eseguire una data azione senza motivo di sorta. Siete certi che si tratti della *Scheer* e non di un'altra nave camuffata per indurci in inganno?

Sento la radio tedesca vantarsi che la loro azione sta costringendo la nostra flotta a ritirarsi dal Mare del Nord. Al presente è meno falso di quanto lo sia la maggior parte delle loro notizie. Può darsi quindi che sulla costa orientale esista un pericolo di attacco di superficie. Non si potrebbe disporre una flottiglia di nostri sommergibili al largo, in modo da sbarrare la possibile rotta d'avvicinamento nemica? Forse sarebbe opportuno assegnare loro un esploratore che esplorasse le acque e si dovrebbe mantenerli fuori della linea di sorveglianza dei nostri pescherecci. Ora che ci siamo ritirati a una certa distanza per guadagnare tempo, può darsi debba accadere qualcosa.

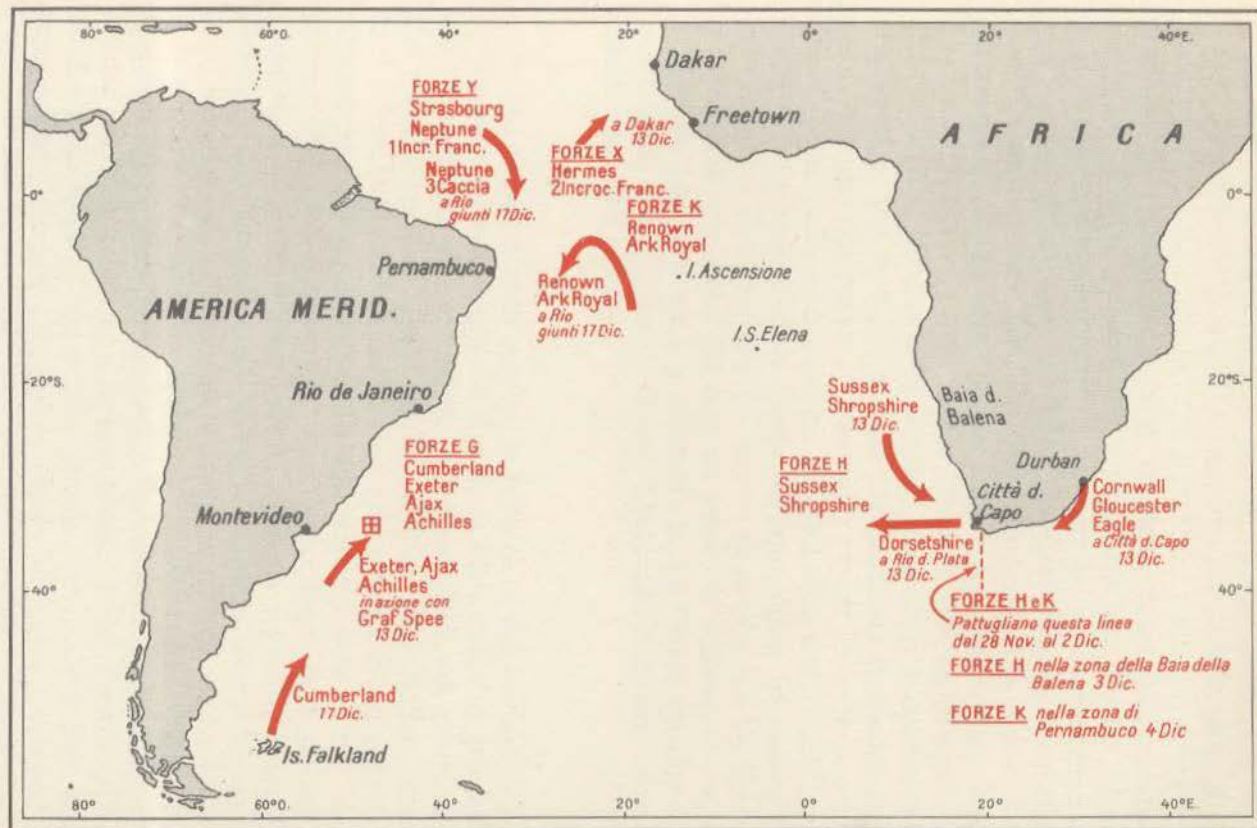
Io dovrei essere l'ultimo a sollevare questo "terrore dell'invasione" che ho costantemente combattuto durante i primi giorni del 1914-15. Ma può essere opportuno che i capi di Stato Maggiore considerino la possibilità di uno sbarco, ad esempio, di 20.000 uomini a Harwich o a Webburn Hook ove le acque si addentrano profonde nell'interno della costa. Questi 20.000 uomini renderebbero l'addestramento delle forze agli ordini di Hore Belisha assai piú realistico di quanto si creda in questo momento. Le lunghe notti oscure sarebbero favorevoli a un progetto del genere. Il Ministero della Guerra ha preso precauzioni contro una simile invasione? Ricordiamoci della nostra presente situazione nel Mare del Nord. Non mi pare che tale eventualità sia probabile, ma domando se essa sia materialmente possibile.

La *Deutschland*, che aveva il compito di ostacolare le nostre linee di rifornimenti sulla rotta nord-ovest dell'Atlantico, interpretò gli ordini che aveva ricevuto con intelligente prudenza. Durante i suoi due mesi e mezzo di crociera essa non avvicinò mai un convoglio. La sua decisione di evitare le forze britanniche le permise di colare a picco soltanto due navi, una delle quali era una piccola nave norvegese. Una terza nave, la statunitense *City of Flint*, carica di merci dirette in Gran Bretagna,

venne catturata dai tedeschi e rilasciata poco dopo in un porto della Norvegia. Al principio di novembre la *Deutschland* attraversò di nuovo le acque artiche e riuscì a ritornare in Germania. Comunque, la semplice presenza di questa potente nave sulla principale rotta seguita dal nostro traffico mercantile era bastata a imporre un grave sforzo alle nostre scorte e ai gruppi di ricerca che operavano nell'Atlantico settentrionale. In pratica avremmo preferito una sua decisa attività alla vaga minaccia che essa rappresentava.

La *Graf Spee*, più audace e fantasiosa, divenne ben presto il fulcro della nostra attenzione nell'Atlantico meridionale. Verso la metà di ottobre un alto contingente di forze alleate entrò in azione in questa vasta zona. Un gruppo era formato dalla portaerei *Ark Royal* e dall'incrociatore da battaglia *Renown*, che avevano come base Freetown, in collaborazione con un gruppo francese di due incrociatori pesanti e con la portaerei inglese *Hermes*, tutti con base a Dakar. Al Capo di Buona Speranza stazionavano due incrociatori pesanti, il *Sussex* e lo *Shropshire*, mentre per proteggere il traffico vitale tra il Rio de la Plata e Rio Janeiro, sulla costa meridionale del Sud-America, si riuniva agli ordini del commodoro Harwood il gruppo composto del *Cumberland*, dell'*Exeter*, dell'*Ajax* e dell'*Achilles*. L'*Achilles* era un incrociatore neozelandese, con a bordo un equipaggio quasi esclusivamente neo-zelandese.

La tattica della *Spee* consisteva nel compiere una breve apparizione in un punto qualsiasi, affondare una vittima e quindi scomparire di nuovo nelle infinite solitudini dell'oceano. Dopo una seconda comparsa avvenuta più a sud, sulla rotta verso il Capo di Buona Speranza, durante la quale una nave venne colata a picco, la *Spee* non diede più segno di vita per quasi un mese, nonostante la caccia in lungo e in largo condotta dai nostri gruppi di ricerca e lo speciale servizio di vigilanza organizzato nell'Oceano Indiano. Questa era infatti la sua destinazione e il 15 novembre essa affondò una piccola nave cisterna inglese nel canale di Mozambico, tra Madagascar e la terra ferma. Dopo aver fatto notare in tale modo la sua presenza nell'Oceano Indiano, una specie di finta per attirare in quelle acque le navi che gli davano la caccia, il suo comandante (un abile e

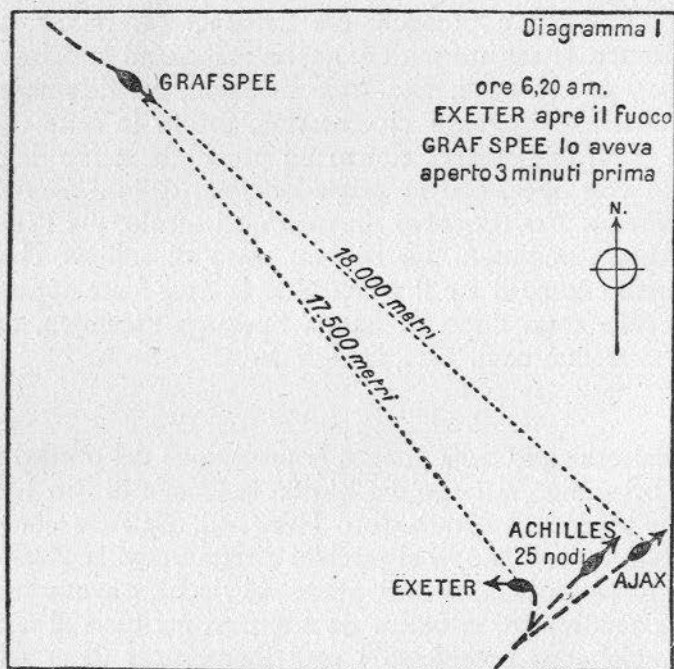


GRUPPI DI RICERCA NELL'ATLANTICO MERIDIONALE - NOVEMBRE-DICEMBRE 1939

valeroso ufficiale, di nome Langsdorff) invertì prontamente la rotta e, mantenendosi a sud del Capo di Buona Speranza, rientrò nell'Atlantico. La manovra era stata in parte prevista, ma la rapidità di tale ritirata frustrò i piani che avevamo tracciato per intercettarla. Non risultava chiaro all'Ammiraglio se la nave nemica che gironzolava per i mari fosse sola o avesse un compagno, e le ricerche continuarono sia nell'Oceano Indiano sia in Atlantico. Credevamo inoltre che non si trattasse della *Spee*, ma della sua gemella la *Scheer*. La sproporzione tra la forza del nemico e le contromisure che eravamo costretti a prendere era irritante. Mi richiamavano alla memoria le settimane di angoscia precedenti le operazioni a Coronel e, più tardi, alle Isole Falkland, nel dicembre del 1914, quando bisognava ci tenessimo pronti in sette o otto diversi punti dell'oceano, contro un probabile arrivo dell'ammiraglio von Spee, con la prima edizione dello *Scharnhorst* e del *Gneisenau*. Era trascorso un quarto di secolo, ma l'enigma si presentava immutato. Fu con un senso di sollievo che apprendemmo come il 2 e il 7 dicembre la *Spee* fosse apparsa di nuovo sulla rotta Capo di Buona Speranza-Freetown, affondando altre due navi.

Sin dal principio della guerra, la protezione del traffico mercantile britannico al largo del Rio de la Plata e di Rio Janeiro era stata affidata al commodoro Harwood. Egli era convinto che presto o tardi la *Spee* si sarebbe diretta verso la Plata, ove le si offriva la possibilità delle prede più ricche, e aveva accuratamente predisposto la tattica da adottarsi nel caso di tale incontro. Nel loro complesso i suoi incrociatori da 8 pollici, *Cumberland* e *Exeter*, e i suoi incrociatori da 6 pollici, *Ajax* e *Achilles*, erano in grado non soltanto di intercettare il nemico ma di annientarlo. La necessità però di rifornirsi di combustibile e di procedere a qualche riparazione rendeva improbabile la presenza dei quattro incrociatori nello stesso punto e alla medesima ora. E in caso essi si fossero trovati divisi, l'esito sarebbe divenuto incerto. Ricevendo notizia che il *Doric Star* era stato colato a picco il 2 dicembre, Harwood giunse a una con-

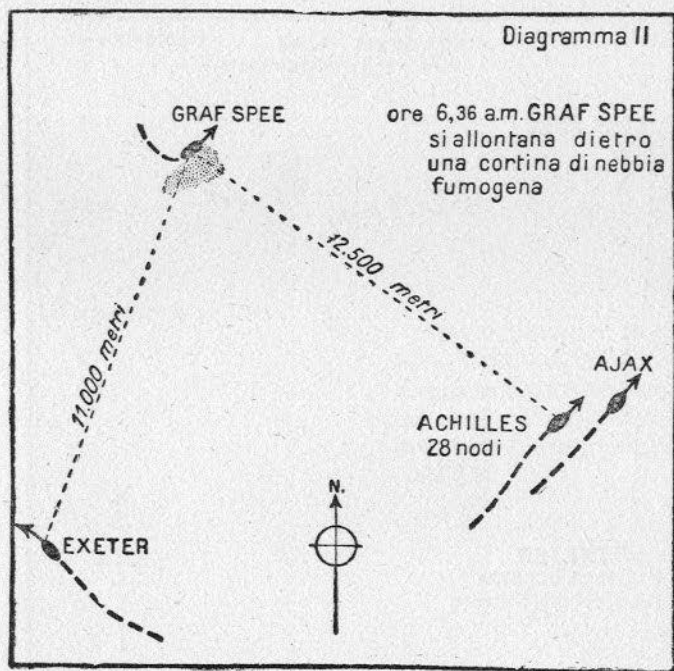
clusione corrispondente alla verità. Sebbene la *Spee* si trovasse a più di 3000 miglia di distanza, egli ne prevede il ritorno verso il Rio de la Plata e con fortunata percezione stimò che essa potesse arrivare in quelle acque il giorno 13. Ordinò quindi a tutte le forze di cui disponeva che si concentrassero in quella zona il 12 dicembre. Il *Cumberland*, purtroppo, era in riparazione alle Isole Falkland, ma la mattina del 13 l'*Exeter*, l'*Ajax* e l'*Achilles* si trovavano riuniti al centro di confluenza delle rotte seguite dal traffico mercantile, al largo dell'estuario. E alle



6.14 del mattino fu avvistato un filo di fumo a occidente. Lo scontro tanto desiderato stava per aver luogo.

Sull'*Ajax*, Harwood, dopo aver disposto le forze in modo da attaccare la corazzata tascabile da posizioni così divergenti che il fuoco di risposta risultasse incerto, diresse verso il nemico alla velocità massima della sua piccola squadra. Ritenendo a tutta prima di trovarsi dinanzi soltanto un incrocia-

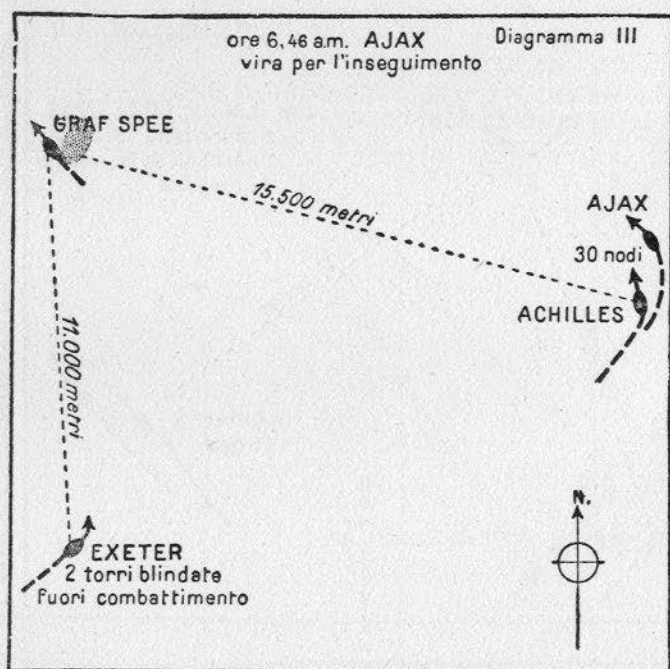
tore leggero e due cacciatorpediniere, il comandante Langsdorff proseguì egli pure a tutta velocità, ma dopo pochi minuti si rese conto della potenza avversaria e comprese che stava per aver luogo una lotta mortale. Le due forze nemiche andavano avvicinandosi l'una all'altra a una velocità di quasi 50 miglia orarie. Langsdorff non ebbe più di un minuto per prendere le sue decisioni. La tattica giusta sarebbe stata di cambiar rotta immediatamente, in modo da mantenere per il maggior tempo possibile gli assalitori sotto la superiore portata dei suoi cannoni da 11 pollici, ai quali dapprima gli inglesi non avreb-



bero potuto rispondere. Così si sarebbe trovato in vantaggio, sfruttando al massimo la maggior gittata e sottraendosi in pari tempo al fuoco nemico mercé la superiore velocità. E forse sarebbe riuscito ad avariare una delle navi nemiche prima che il loro fuoco potesse raggiungerlo. Invece Langsdorff decise di continuare la rotta e attaccare l'*Exeter*. Così la

lotta incominciò quasi contemporaneamente da ambo i lati.

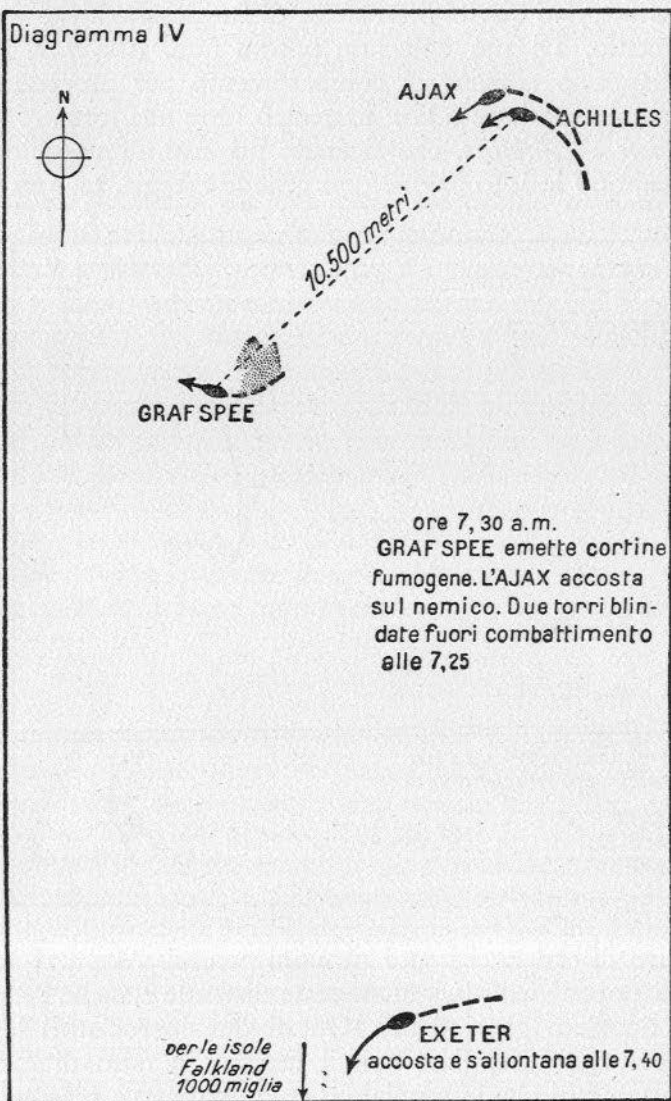
La tattica del commodoro Harwood si dimostrò vantaggiosa. Le salve dei cannoni da otto pollici dell'*Exeter* colpirono la *Spee* sin dall'inizio della lotta. Nel frattempo anche gli incrociatori cominciarono a sparare i loro proiettili da 6 pollici e raggiunsero più volte il bersaglio. Ben presto l'*Exeter* ricevette un colpo che oltre ad abbattere la torre B distrusse il ponte di comando, uccidendo o ferendo tutti coloro che vi si trovavano, e mise la nave temporaneamente fuori combattimento. Ma il fuoco dei cannoni da 6 pollici degli incrociatori



non poteva venir trascurato oltre e la *Spee* diresse il tiro contro di essi, concedendo così all'*Exeter*, che si trovava in un momento critico, una pausa di distensione. La corazzata germanica, bersagliata da tre diverse direzioni, giudicò troppo violento l'attacco inglese e ben presto tentò di ritirarsi dietro una cortina di fumo con l'evidente intenzione di riguadagnare il Rio de

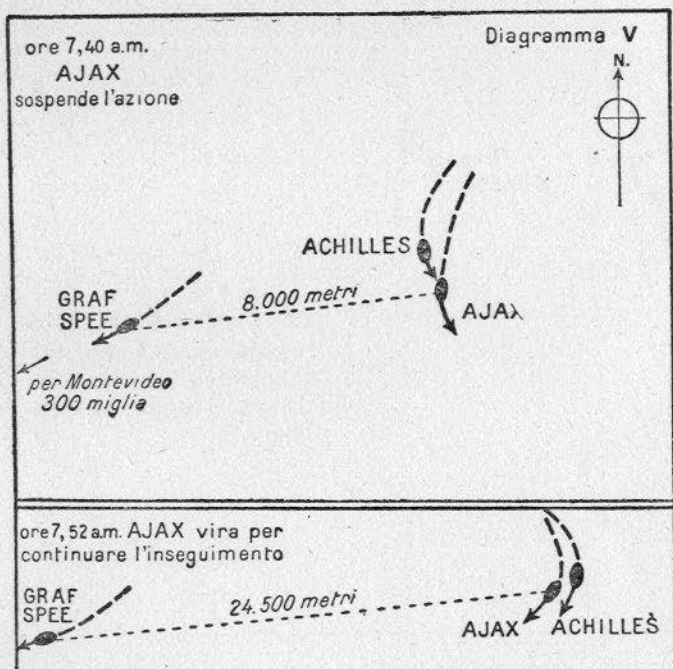
la Plata. Il comandante Langsdorff avrebbe fatto meglio a decidersi prima in tal senso.

Dopo questa manovra, la *Spee* affrontò di nuovo l'*Exeter*, duramente danneggiato dai proiettili da 11 pollici. Le due tor-



ri prodire erano immobilizzate. Era in preda a un incendio e sbandava fortemente su un lato. Il comandante Bell, incolume dopo l'esplosione che aveva distrutto il ponte di comando, raccolse due o tre ufficiali dietro la centrale di tiro e mantenne in azione la nave mediante l'unica torre superstite, sin che alle 7.30 questa pure smise di funzionare a causa di un allagamento. Di più egli non poteva fare. Alle 7.40 l'*Exeter* abbandonò la zona di combattimento per procedere alle riparazioni necessarie e non partecipò oltre alla lotta.

L'*Ajax* e l'*Achilles*, che si erano già dati all'inseguimento, continuarono la loro azione con grande energia. La *Spee* rivol-



se contro di essi tutti i suoi cannoni pesanti. Alle 7.25 le due torri di poppa dell'*Ajax* erano state distrutte e anche l'*Achilles* aveva riportato gravi danni. Questi due incrociatori leggeri non potevano gareggiare con il nemico in fatto di cannoni e, accorgendosi che le munizioni cominciavano a scarseggiare,

Harwood sull'*Ajax* decise di interrompere il combattimento sino a notte, quando avrebbe avuto migliori opportunità di impiegare il proprio armamento leggero e forse anche i siluri. Di conseguenza accostò protetto da una cortina nebbiogenica e il nemico non cercò di inseguirlo. La strenua lotta era durata un'ora e venti minuti. Durante il resto della giornata la *Spee* proseguì la rotta verso Montevideo, inseguita alle calcagna dagli incrociatori britannici, tra saltuari scambi di cannonate. Poco dopo la mezzanotte la *Spee* entrò a Montevideo e vi rimase, per riparare i danni, sbarcare i feriti, far rifornimento e trasbordare il personale su una nave mercantile tedesca, oltre che per inviare al Führer il debito rapporto. L'*Ajax* e l'*Achilles* stazionarono fuori del porto, decisi a inseguirla e distruggerla qualora si fosse avventurata a uscire dal suo rifugio. Frattanto nella notte del 14 il *Cumberland* che veniva a tutta velocità dalle Falkland sopraggiunse a prendere il posto del mutilato *Exeter*. L'arrivo di questo incrociatore armato di cannoni da 8 pollici ristabilì il difficile equilibrio in una situazione assai incerta.

Seguire il drammatico svolgersi della brillante azione dall'ufficio operazioni dell'Ammiragliato, ove mi trattenni per gran parte del giorno 13, fu veramente elettrizzante. E neppure al calare della notte le nostre ansietà ebbero fine. Il 17 scrissi a Chamberlain che si trovava in Francia per un'ispezione all'esercito.

17 dicembre 1939

Se la *Spee* dovesse uscire, il che potrebbe accadere anche stanotte, speriamo di poter riprendere l'azione del giorno 13, con il *Cumberland*, un incrociatore armato di otto cannoni da 8 pollici, in sostituzione dell'*Exeter* che dispone di sei cannoni. La *Spee* sa che il *Renown* e l'*Ark Royal* si trovano a Rio per rifornimenti di combustibile e di conseguenza questa è l'opportunità migliore che le si possa presentare. Il *Dorsetshire* e lo *Shropshire*, provenienti da Città del Capo, si trovano ancora rispettivamente a tre e quattro giorni di distanza. È una fortuna che il *Cumberland* si sia trovato alle isole Falkland, pronto a intervenire, quando l'*Exeter* ha subito gravi danni. L'*Exeter* è stato colpito da centinaia di proiettili, ha una torre distrutta, tre cannoni fuori uso, sessanta morti fra ufficiali e marinai e venti feriti. Ha combattuto contro una forza superiore in una delle imprese più valo-

rose e decise di cui si conservi il ricordo. Si sono prese tutte le cautele possibili per impedire alla *Spes* di prendere il largo inosservata, e ho informato Harwood - il quale ora è Ammiraglio e K. C. B. (1) - che può attaccarla in qualsiasi punto, oltre il limite di 3 miglia. Noi preferiremmo però che venisse internata, in quanto questo screditerebbe il prestigio della marina germanica più che non un affondamento durante uno scontro. Inoltre una battaglia di questo genere è piena di pericoli, e si devono sempre evitare inutili spargimenti di sangue. Le truppe canadesi sono giunte felicemente stamane, sotto la protezione del grosso della flotta, accolte da Anthony, Massey e, a quanto spero, da buona parte della cittadinanza di Greenock e Glasgow. Abbiamo in programma un cordiale ricevimento. Debbono recarsi a Aldershot dove andremo senza dubbio a visitarle in un prossimo futuro.

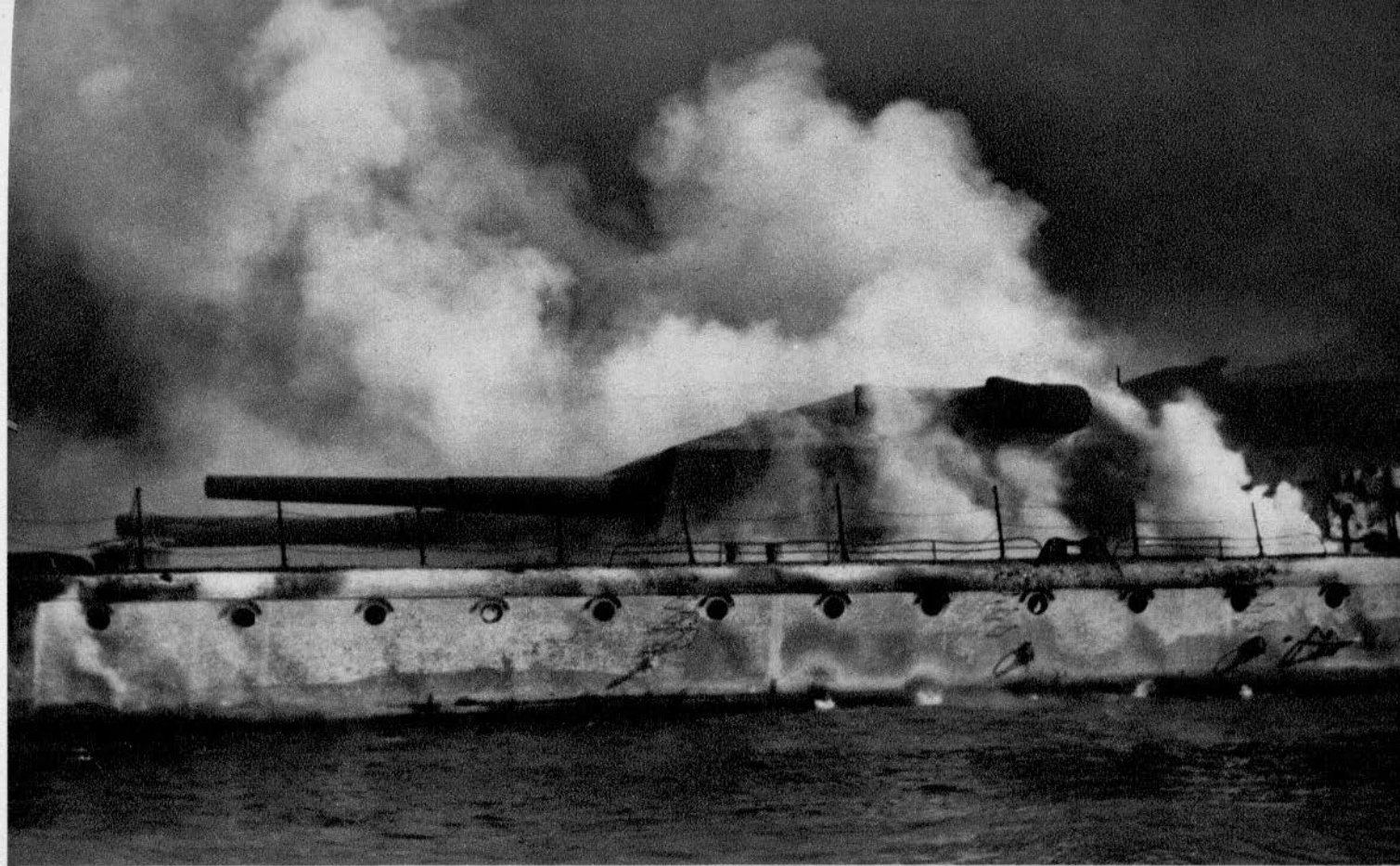
Oggi si sono verificati dieci attacchi aerei contro navi isolate sulla costa orientale tra Wick e Dover; alcune delle navi mercantili sono state mitragliate per pura malvagità e qualche persona è stata colpita sui ponti.

Sono certo che la vostra visita al fronte è molto interessante e spero che tale cambiamento risulterà per voi un ottimo riposo.

Al momento stesso in cui fummo informati che la battaglia era cominciata, ordinammo a potenti forze di concentrarsi al largo di Montevideo, ma naturalmente i nostri gruppi di ricerca erano dispersi e nessuno si trovava entro un raggio di 2000 miglia dal teatro di operazioni. Al nord la Forza K, comprendente il *Renown* e l'*Ark Royal*, stava ultimando un rastrellamento iniziato dieci giorni prima da Città del Capo e si trovava ora 600 miglia a est di Pernambuco e a 2500 miglia di distanza da Montevideo. Ancora più a nord l'incrociatore *Neptune*, accompagnato da tre cacciatorpediniere, si era appena separato dalla Forza X francese e si dirigeva verso sud per ricongiungersi con la Forza K. Tutte queste navi riceverono l'ordine di dirigere per Montevideo. Sebbene dovessero fermarsi per il rifornimento di combustibile a Rio, ci riuscì di dare l'impressione che avessero già superato tale tappa e stessero avvicinandosi a Rio a una velocità di trenta nodi.

Dall'altro lato dell'Atlantico, la Forza H stava ritornando

(1) Commendatore dell'Ordine del Bagno.



21. Particolare della *Graf von Spee* in fiamme.

Al ritorno del-
eter, uno degli
datori della *Graf*
Spee, grandi feste
no tributate agli
oaggi e agli uffi-
che ebbero an-
l'onore di una
del Primo Lord
Ammiragliato,
nston Churchill.



verso il Capo di Buona Speranza per far rifornimento di combustibile dopo un esteso rastrellamento al largo delle coste africane. Soltanto il *Dorsetshire* che si trovava a Città del Capo poteva immediatamente mettersi in mare per raggiungere l'ammiraglio Harwood, ma quasi 4000 miglia lo dividevano dalle acque uruguayane. Più tardi esso fu seguito dallo *Shropshire*. Inoltre la Forza I, che comprendeva il *Cornwall*, il *Gloucester* e la portaerei *Eagle* proveniente dalla base di Durban nelle Indie orientali, fu posta a disposizione del comando dell'Atlantico meridionale per impedire una eventuale fuga della *Spee*.

Il 16 dicembre il comandante Langsdorff faceva pervenire al Comando Supremo della Marina il seguente telegramma:

Posizione strategica al largo di Montevideo. Oltre gli incrociatori e i cacciatorpediniere, sono presenti l'Ark Royal e il Renown. Blocco rigido durante la notte. Impossibile evadere in mare aperto e raggiungere le acque territoriali... Si domanda se la nave debba venire affondata nonostante il basso livello delle acque nell'estuario de la Plata o se si debba preferire l'internamento.

Durante una riunione presieduta dal Führer alla presenza di Raeder e Jodl, si decise di inviare la seguente risposta:

Cercare con ogni mezzo di estendere il tempo di permanenza in acque neutrali... Cercare di aprirsi la rotta verso Buenos Ayres combattendo qualora sia possibile. Nessun internamento in Uruguay. In caso di affondamento tentare un'effettiva distruzione.

Siccome l'inviato germanico a Montevideo rese noto più tardi che ogni tentativo di prolungare il termine fisso di settantadue ore era risultato inutile, il Supremo Comando germanico confermò tali ordini.

Di conseguenza durante il pomeriggio del giorno 17 la *Spee* trasbordò più di 700 uomini, con bagagli e provvigioni, sulla nave mercantile germanica che si trovava in porto. Poco dopo l'ammiraglio Harwood apprese che la *Spee* aveva levato le ancore. Alle 6.15 p. m., sotto gli occhi di una folla immensa, la nave uscì lenta verso il mare, dove l'attendevano gli avidi incrociatori britannici. Alle 8.54, mentre tramontava il sole, l'apparecchio dell'*Ajax* riferì: « La Graf Spee è saltata in aria ».

Il *Renown* e l'*Ark Royal* si trovavano a circa mille miglia di distanza.

La perdita della nave spezzò il cuore di Langsdorff. Sebbene avesse ricevuto piena autorizzazione dal suo Governo, il 19 dicembre egli scrisse:

Soltanto la mia morte può provare che le forze combattenti del Terzo Reich sono pronte a perire per l'onore della loro bandiera. A me solo incombe la responsabilità dell'affondamento della corazzata tascabile Admiral Graf Spee. Sono felice di dare la vita per evitare che il discredito possa cadere sulla nostra bandiera. Affronterò il mio destino con sicura fede nella causa e nel futuro della Nazione e del mio Führer.

Quella notte, Langsdorff si sparò.

Così ebbe termine la prima sfida di superficie al traffico britannico sugli oceani. Sino alla primavera del 1940 non apparvero nuove navi da corsa; in quell'epoca ebbe inizio la nuova campagna condotta da navi mercantili camuffate. A queste riusciva più facile nascondersi, ma d'altra parte per metterle nell'impossibilità di nuocere bastavano forze inferiori a quelle necessarie per distruggere una corazzata tascabile.

Appena mi giunse la notizia della fine della *Spee* divenni impaziente di ricondurre nelle acque territoriali i nostri gruppi di ricerca che erano dispersi su tutti i mari. La nave ausiliaria della *Spee*, l'*Altmark*, navigava ancora e si aveva ragione di ritenere che portasse a bordo gli equipaggi di nove navi inglesi affondate dalla nave da corsa.

17 dicembre 1939

Al Primo Lord del Mare

Ora che il Sud-Atlantico per quanto concerne l'*Altmark* è praticamente sgombro, mi sembra opportuno ricondurre in patria il *Renown* e l'*Ark Royal*, insieme con uno almeno degli incrociatori armati di cannoni da 8 pollici. Questo renderà più agevole il lavoro inerente ai convogli, e ci permetterà di concedere licenze e di provvedere alle riparazioni necessarie. Approvo il vostro progetto di far ancorare domani due piccole navi nel porto interno di Montevideo, ma non credo

sarebbe bene mandare tanto a sud la Forza K. Inoltre potrebbe darsi che il Governo dell'Uruguay non permettesse a tante navi da guerra riunite di entrare in porto. Sarebbe opportuno, secondo la nostra proposta, che il *Neptune* sostituisse l'*Ajax* appena finito il trionfale ingresso [nel porto di Montevideo] e sarebbe ottima cosa se tutte le navi sulla rotta del ritorno frugassero l'Atlantico meridionale per scoprire l'*Altmark*. Mi sembra che si dovrebbe richiamare tutte le navi di cui non ci sia assoluta necessità. Sin quando rimaniamo nella Clyde, il gruppo del Nord richiederà costante assistenza con due o meglio tre rilevamenti. D'accordo con il comandante Tennant ritengo che la marina germanica desideri ardentemente di compiere qualche impresa capace di restituirle il prestigio perduto.

Spero vorrete farmi sapere che cosa pensate di queste idee.

Una grande causa di preoccupazione per me era pure costituita dall'*Exeter* e non potevo acconsentire alla proposta che mi era stata fatta di lasciarlo senza riparazioni, ancorato alle isole Falkland, per tutta la durata della guerra.

17 dicembre 1939

Al Primo Lord del Mare, al Tesoriere e altri

Il primo rapporto dei danni subiti dall'*Exeter* rivela il tremendo fuoco e l'asprezza della lotta che esso ha dovuto affrontare. Torna a onore del Dipartimento costruzioni il fatto che abbia potuto resistere a una battaglia tanto violenta e prolungata. Bisognerebbe rendere nota la storia al più presto possibile, omettendo ben inteso quello che non è desiderabile venga risaputo (cioè i particolari che è meglio restino ignoti al nemico).

Quali sono i provvedimenti che ci si propone di prendere per le riparazioni? Che cosa si può fare alle Falkland? Ritengo che possa venire aggiustato alla meglio, quel tanto da permettergli di rimpatriare per procedere a riparazioni accurate.

23 dicembre 1939

Al Primo Lord del Mare, al Vice capo di Stato Maggiore della Marina (D. C. N. S.) e al Tesoriere

Non si dovrebbe essere troppo pronti ad accettare la decisione di non riparare l'*Exeter* per tutta la durata della guerra. Bisognerebbe

rinforzarlo nell'interno e trasferire le sue munizioni, o per lo meno parte di esse, a qualche nave mercantile o qualche nave appoggio. Forse si potrebbe riempirlo di barili vuoti di petrolio e ricondurlo sotto scorta, e con un equipaggio ridotto, a una base del Mediterraneo o in uno dei nostri bacini. Qualora proprio non fosse possibile procedere in tale senso, bisognerebbe sbarcarne tutti i cannoni e le installazioni utili che potrebbero venir trasferiti a una nuova costruzione.

Quanto sopra è soltanto un'esposizione del mio punto di vista in generale. Spero mi farete conoscere quali decisioni si potranno prendere a tale proposito.

29 dicembre 1939

Al Tesoriere e al Primo Lord del Mare

Non ho veduto la risposta al telegramma in cui il contrammiraglio della flotta in Sud-America affermava che non valeva la pena di riparare l'*Exeter*, il che contraddissi in un mio promemoria. A quale conclusione si è giunti? Dal nostro colloquio in merito mi era parso di comprendere che tutti si fosse d'accordo di farlo tornare in patria e di sottoporlo alle necessarie riparazioni, le quali non dovrebbero richiedere un tempo così lungo come credeva il contrammiraglio.

Che cosa accadrà dell'*Exeter* adesso? Come farà ritorno in patria, in quali condizioni e quando? Non possiamo lasciarlo alle Falkland dove sarebbe in pericolo qualora non si adibisse a sua protezione qualche nave importante. Sarò lieto di conoscere le proposte che verranno fatte in merito.

Il mio punto di vista prevalse. L'*Exeter* raggiunse senza inconvenienti l'Inghilterra. A Plymouth Harbour, dal ponte semidistrutto, ebbi l'onore di rendere omaggio ai suoi valorosi ufficiali e marinai. L'incrociatore *Exeter* sopravvisse per altri due anni di lodevole servizio, sin quando nel 1942 affondò sotto le cannonate giapponesi nella disperata battaglia dello Stretto della Sonda.

L'azione navale al largo del Rio de la Plata recò grande gioia alla nazione britannica e accrebbe il nostro prestigio dinanzi al mondo. Lo spettacolo di tre navi inglesi che senza esitazione avevano impegnato battaglia e costretto alla fuga un avversario

assai più potente per corazzatura e armamento destò ammirazione dappertutto. Esso contrastava clamorosamente con il disastroso episodio della fuga del *Goeben* dal Canale di Otranto, avvenuta nell'agosto 1914. Per rendere giustizia all'ammiraglio responsabile, bisogna però ricordare come tutte le navi del commodoro Harwood fossero più veloci della *Spee*, mentre nella squadra dell'ammiraglio Troubridge tutte le navi, tranne una, erano più lente del *Goeben*. Nondimeno l'impressione generale fu di entusiasmo e rischiarò l'oscuro, opprimente inverno che stavamo attraversando.

In quei giorni il Governo sovietico non aveva simpatia per noi e il commento apparso su *Flotta Rossa* del 31 dicembre 1939 è un esempio dei suoi criteri nell'esporre i fatti:

Nessuno oserebbe certo affermare che l'affondamento di una corazzata tedesca costituisca una brillante vittoria per la marina britannica. Esso è piuttosto una dimostrazione, senza precedenti nella storia, dell'impotenza inglese. La mattina del 31 dicembre la corazzata iniziò un duello di artiglierie con l'Exeter obbligando l'incrociatore a ritirarsi dall'azione nello spazio di pochi minuti. Secondo le più recenti notizie l'Exeter è affondato presso la costa argentina, mentre si dirigeva verso le isole Falkland.

Il 23 dicembre le Repubbliche americane indirizzarono ai Governi di Francia, Gran Bretagna e Germania una formale protesta per l'azione svoltasi al largo del Rio de la Plata, azione che, secondo esse, costituiva una violazione della zona di sicurezza americana.

Quasi contemporaneamente, due navi mercantili tedesche furono intercettate da nostri incrociatori nei pressi delle coste statunitensi. Una di esse, il piroscafo *Columbus*, di 32.000 tonnellate, fu colata a picco e i superstiti vennero raccolti da un incrociatore americano; l'altra si rifugiò nelle acque territoriali della Florida. Il presidente Roosevelt, sebbene con una certa riluttanza, protestò per queste azioni effettuate in prossimità delle coste dell'Emisfero occidentale; e nella mia risposta colsi l'occasione per mettere in rilievo i vantaggi arrecati a

tutte le Repubbliche sud-americane dalla nostra battaglia al largo del Rio de la Plata. Il loro traffico mercantile era stato ostacolato dall'attività della nave tedesca e i loro porti utilizzati dalle sue navi rifornimento e centrali d'informazione. In virtù della legge di guerra, la *Spee* aveva il diritto di catturare tutti i mercantili che commerciavano con noi nell'Atlantico meridionale o di affondarli dopo aver salvato gli equipaggi. Tutto ciò danneggiava in modo notevole gli interessi americani e particolarmente il commercio argentino. Le Repubbliche sud-americane avrebbero dovuto salutare la nostra azione al largo del Rio de la Plata come una liberazione da tutte queste noie. L'intero Atlantico meridionale era sgombrato da ogni pericolo di operazioni belliche e poteva darsi che lo rimanesse. Gli Stati del Sud-America avrebbero dovuto apprezzare in sommo grado questa liberazione, che dava loro il vantaggio di usufruire di una zona di sicurezza di tremila miglia anziché di trecento.

Non potei astenermi dall'aggiungere che la marina di Sua Maestà s'era assunta un difficile compito, tentando di mantenere in vita sui mari il rispetto per le leggi internazionali. La presenza sia pure di una singola nave da corsa nell'Atlantico settentrionale richiedeva l'azione di metà della nostra flotta da combattimento per proteggere il commercio mondiale. L'illimitato impiego di mine magnetiche da parte del nemico aumentava le difficoltà per le nostre squadriglie e per il naviglio di minor importanza. Se mai avessimo dovuto soccombere a tali difficoltà, le Repubbliche sud-americane avrebbero presto avuto preoccupazioni assai più gravi dell'eco di un lontano cannoneggiamento sul mare protrattosi per un solo giorno; e in uno spazio di tempo assai breve anche gli Stati Uniti si sarebbero trovati costretti ad affrontare problemi più diretti. Mi sentii quindi in diritto di domandare che si accordasse al pesante compito di cui in questo momento cruciale eravamo investiti la debita considerazione e che si mettessero in atto quei provvedimenti che erano indispensabili se la guerra doveva finire entro un tempo ragionevole e con l'esito desiderato.

CAPITOLO IX

SCANDINAVIA - FINLANDIA

La penisola scandinava; minerale di ferro svedese - La neutralità e il corridoio norvegese; un errore riparato; dietro la cortina germanica - L'ammiraglio Raeder e Rosenberg - Vidkun Quisling - La decisione di Hitler, 14 dicembre 1939 - Azione sovietica contro gli Stati baltici - Pretese di Stalin sulla Finlandia; i russi dichiarano guerra alla Finlandia, 28 novembre 1939 - Valorosa resistenza finnica - Lo smacco sovietico; soddisfazione in tutto il mondo - Aiuti alla Finlandia, Norvegia e Svezia; tesi per minare i "Corridoi"; problema morale.

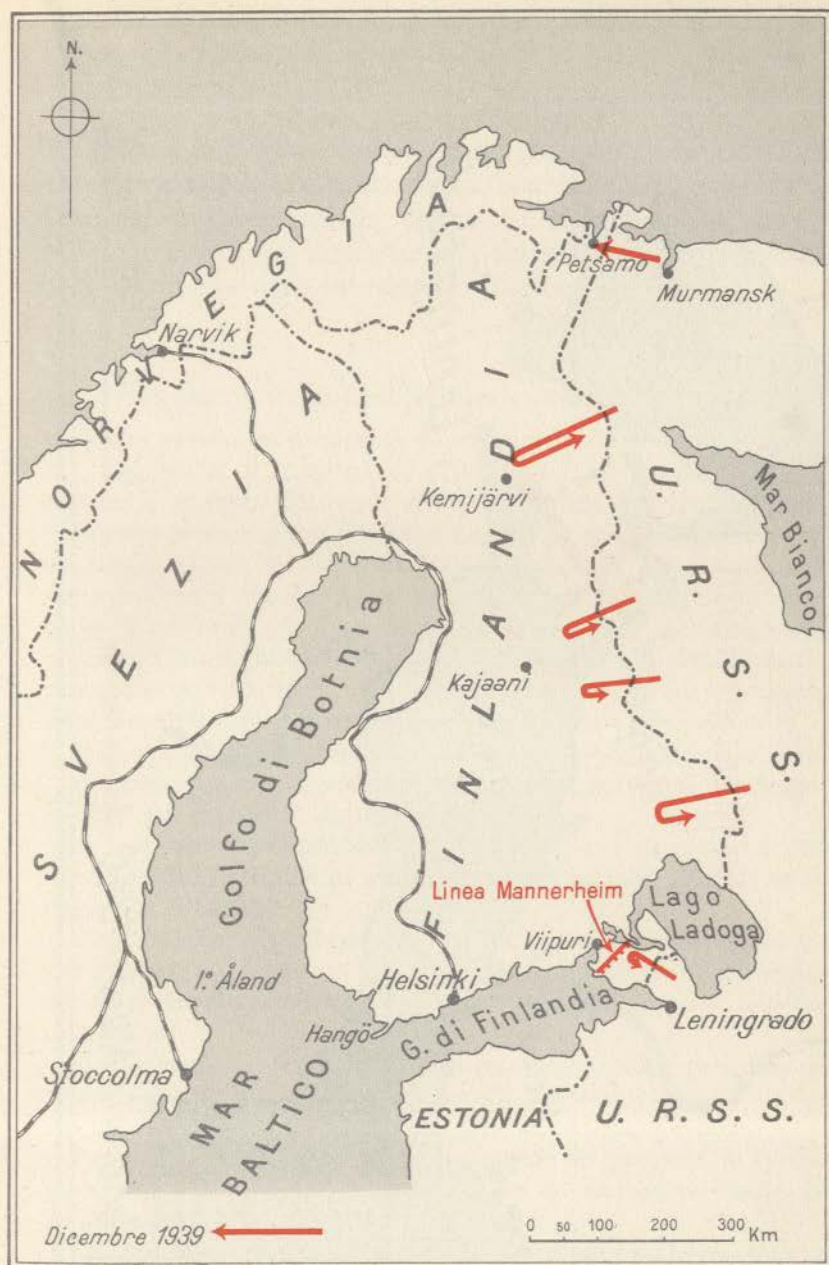
LA penisola che si protende dall'imboccatura del Mar Baltico sino al Circolo Artico, su una estensione di mille miglia, rivestiva un'immensa importanza strategica. I monti norvegesi scendono nel mare in una continua frastagliatura di isole. Tra queste isole e la terra ferma esisteva un corridoio di acque territoriali, attraverso il quale la Germania poteva comunicare con i mari esterni, frustrando il nostro blocco. L'industria bellica tedesca si basava principalmente sui rifornimenti di minerale di ferro svedese, che durante l'estate partivano dal porto svedese di Lulea all'estremità del Golfo di Botnia e d'inverno, quando quel golfo era ghiacciato, da Narvik sulla costa occidentale della Norvegia. Rispettare il corridoio significava permettere a questo traffico di continuare sotto la protezione della neutralità, a dispetto della nostra supremazia navale. Lo Stato Maggiore della nostra marina era seriamente inquieto per il fatto che si lasciasse alla Germania un vantaggio tanto importante e alla prima occasione propizia sottopose il problema all'attenzione del Gabinetto.

Mi pareva di ricordare come durante la precedente guerra i Governi inglese e americano avessero proceduto senza alcuno scrupolo a minare i "Corridoi", ossia queste acque al riparo.

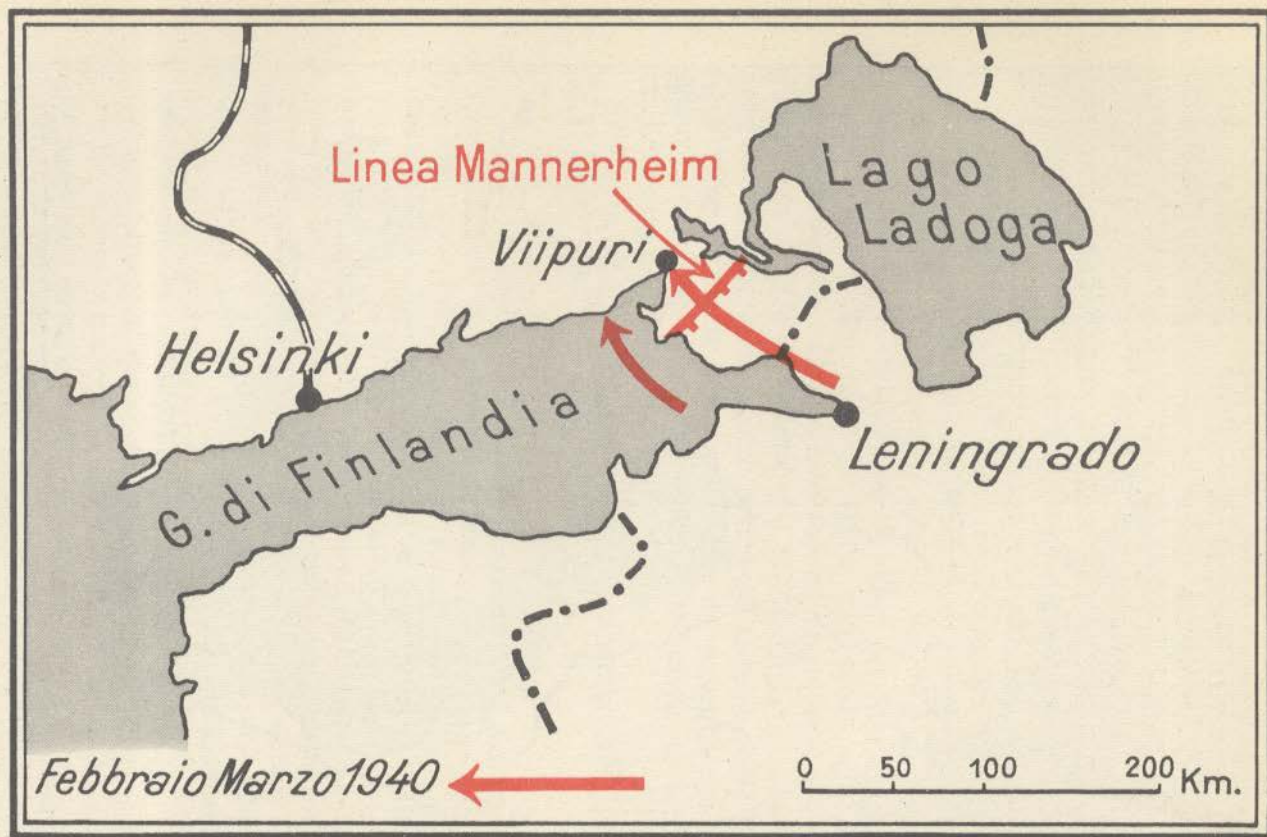
Il grande sbarramento di mine che era stato creato nel 1917-18 attraverso il Mare del Nord, dalla Scozia alla Norvegia, non poteva riuscire effettivo se il traffico tedesco e gli U-Boote avevano la possibilità di scivolare senza molestia attorno al suo limite estremo. D'altronde ero informato che nessuna delle flotte alleate aveva effettuato sbarramenti nelle acque territoriali norvegesi. I loro ammiragli si lagnavano che lo sbarramento, nel quale si erano profuse enormi ricchezze e immense fatiche, sarebbe stato inefficace se il corridoio non veniva chiuso e tutti i Governi alleati esercitavano perciò le più energiche pressioni sulla Norvegia affinché essa stessa vi provvedesse. L'immenso sbarramento di mine nel Mar del Nord richiese molto tempo prima di venire completato, e quando fu giunto a termine non esistevano ormai molti dubbi sull'esito della guerra o sulla possibilità che la Germania invadesse la Scandinavia. Ma soltanto verso la fine del settembre del 1918, il Governo norvegese si decise ad agire nel senso da noi desiderato. Prima che questa promessa fosse messa in atto, il conflitto giunse al termine.

Nell'aprile del 1940, presentando il problema alla Camera dei Comuni, dissi:

Durante l'ultima guerra, quando eravamo alleati con gli Stati Uniti, gli Alleati si sentirono tanto danneggiati da questo corridoio protetto, allora usato soprattutto dai sommergibili tedeschi quando uscivano in missione, che i Governi di Gran Bretagna, Francia e Stati Uniti intrapresero una comune azione allo scopo di indurre i norvegesi a [promettere di] creare un campo di mine nelle loro acque territoriali lungo la rotta libera per impedire agli U-Boote tedeschi di usufruire del canale. È naturale che l'Ammiragliato, sebbene i particolari della situazione non coincidano in modo assoluto, abbia sottoposto all'attenzione del Governo di Sua Maestà questo precedente recente e del tutto rispettabile sin dall'inizio della guerra domandando il permesso di creare un proprio campo minato nelle acque territoriali norvegesi. Questo campo minato costringerebbe tutto il naviglio diretto o proveniente dalla Germania a uscire in mare aperto, correndo il rischio di essere fermato dal controllo sul contrabbando e di venir catturato come preda nemica dalle nostre forze navali esercitanti il blocco. È altrettanto naturale e giusto che il



L'ATTACCO RUSSO ALLA FINLANDIA - DICEMBRE 1939



LA LINEA MANNERHEIM NEL MARZO 1940

Governo di Sua Maestà abbia esitato a lungo prima di incorrere nel rischio di perpetrare una violazione, anche solo tecnica, della legge internazionale.

Il Governo impiegò molto tempo per giungere a una decisione.

Dapprima la mia tesi fu accolta favorevolmente. I miei colleghi furono impressionati dal danno che ci derivava da tale situazione, ma il rigido rispetto della neutralità dei piccoli Stati costituiva un principio morale cui alla fine tutti aderimmo.

19 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Questa mattina ho sottoposto all'attenzione del Gabinetto la necessità di impedire il trasporto di minerale di ferro svedese, che comincerà a svolgersi dal porto di Narvik appena le acque del golfo di Bothnia saranno gelate. Ho fatto notare che nel 1918 noi creammo un campo minato, oltre il limite di tre miglia delle acque territoriali norvegesi, con il consenso e la cooperazione degli Stati Uniti. Ho suggerito di rinnovare al più presto questo procedimento. [Questa, come è spiegato sopra, non era un'affermazione esatta e non passò molto prima che ne venissi informato.] Il Gabinetto, compreso il ministro degli Esteri, è sembrato risolutamente favorevole a tale azione.

È quindi necessario prendere tutte le misure per metterla in atto.

1) Prima di tutto bisogna concludere con i norvegesi i negoziati in corso per il noleggio del loro tonnello.

2) La Camera di Commercio deve accordarsi con gli svedesi al fine di comperare il minerale in questione, poiché noi non intendiamo litigare con la Svezia.

3) Il Ministero degli Esteri deve esser messo a conoscenza delle nostre proposte, e il resoconto dell'azione intrapresa nel 1918 dagli anglo-americani dev'essere esposto insieme con una tesi degna di considerazione.

4) L'operazione stessa deve venir presa in esame e preparata da competenti ufficiali di Stato Maggiore. Al momento opportuno si dovrà informare anche il Dipartimento per l'Economia di guerra.

Prego di tenermi continuamente a giorno dei progressi di questo piano che ha la massima importanza ai fini di danneggiare l'industria bellica tedesca.

Quando tutto sarà pronto, occorrerà addivenire a un'ulteriore decisione del Gabinetto.

Il giorno 29, dietro invito dei colleghi e dopo che la questione era stata minuziosamente esaminata dall'Ammiragliato, abbozzai sull'argomento e sul problema del noleggio di tonnellaggio neutrale a essa congiunto una relazione da sottoporsi al Gabinetto di guerra.

NORVEGIA E SVEZIA

29 settembre 1939

Memorandum del Primo Lord dell'Ammiragliato

Noleggio di tonnellaggio norvegese

1) La delegazione norvegese sta per giungere e il presidente della Camera di Commercio spera concludere entro pochi giorni un contratto per il noleggio di tutto il tonnellaggio norvegese disponibile, composto in massima parte di navi cisterna.

L'Ammiragliato annette grande importanza al noleggio di tale tonnellaggio e Lord Chatfield ci ha fatto presente con energiche esposizioni scritte la necessità di addivenire a un accordo in questo senso:

Rifornimenti tedeschi di minerale di ferro in partenza dal porto di Narvik

2) Di solito alla fine di novembre il golfo di Botnia gela, di modo che il minerale di ferro svedese può partire per la Germania soltanto dai porti di Oxelosund nel Baltico o di Narvik nella Norvegia del Nord. Oxelosund può esportare soltanto un quinto circa del minerale che la Germania ottiene dalla Svezia. Di solito durante l'inverno il traffico in parola ha come principale base di partenza Narvik, da dove le navi possono scendere lungo la costa occidentale della Norvegia e raggiungere la Germania, abbandonando le acque territoriali solo quando attraversano lo Skagerrak.

Bisogna tener presente che rifornimenti di minerali di ferro svedese sono per la Germania una necessità vitale e che, se durante l'inverno vale a dire dalla fine di ottobre al principio di aprile fosse possibile eliminare od ostacolare la partenza di questi rifornimenti dal porto di Narvik, la forza di resistenza dei nostri nemici verrebbe considerevolmente ridotta. Durante le prime tre settimane di guerra, da Narvik non è partita una sola nave carica di minerali di ferro, causa la riluttanza degli equipaggi a prendere il mare e altre ragioni estranee

al nostro blocco. Se questa soddisfacente situazione potesse continuare, l'Ammiragliato non si vedrebbe costretto a richiedere uno speciale intervento, anche in vista dei negoziati in corso con il Governo svedese, i quali potrebbero ridurre i rifornimenti di ferro scandinavo alla Germania.

Ma se i rifornimenti in partenza da Narvik per la Germania riprendessero, bisognerebbe intraprendere una più energica azione.

Relazioni con la Svezia

3) Le nostre relazioni con la Svezia richiedono accurata ponderazione. L'influenza che la Germania esercita sulla Svezia è dovuta a minacce. La nostra potenza sul mare ci fornisce armi efficaci che, qualora risultasse necessario, potrebbero venire usate per limitare le risorse svedesi. Nondimeno, come parte della linea di condotta di cui al paragrafo 2, si dovrebbe aiutare gli svedesi nei limiti del possibile, scambiando il nostro carbone con il loro ferro e, se ciò non fosse sufficiente, indennizzandoli almeno in parte con altri sistemi. Questo costituisce il secondo provvedimento.

Noleggio e assicurazione di tutto il tonnellaggio neutrale disponibile

4) Le considerazioni esposte qui sopra inducono a una proposta più ampia. Sarebbe forse opportuno che ci assicurassimo il controllo, mediante noleggio o altro, di tutto il naviglio neutrale disponibile, oltre quello norvegese. Si otterrebbe così la possibilità di regolare la maggior parte dei trasporti marittimi del mondo e di noleggiarli nuovamente, con profitto, a coloro che si attengono ai nostri desideri.

E non sarebbe bene estendere al naviglio mercantile neutrale non sottoposto al nostro diretto controllo il vantaggio del nostro sistema di convogli?

Secondo il parere dell'Ammiragliato i successi ottenuti dalla marina britannica contro gli attacchi subacquei sembrano giustificare l'adozione di quest'ultima proposta. Ciò significa che dovremmo offrire la possibilità di usufruire dei convogli a tutte le navi di tutti i paesi che percorrono le nostre rotte, purché si attengano alle nostre leggi sul contrabbando e paghino il debito premio in divisa straniera. In tal modo queste navi si sottrarrebbero ai rischi della guerra e noi dato il successo della nostra campagna contro i sommergibili potremmo sperare di ritrarre un profitto che ne compensasse l'altissimo costo. Così, non soltanto il naviglio di nostra proprietà o sottoposto al nostro controllo, ma anche le navi neutrali indipendenti fruirebbero della protezione inglese sui mari aperti o di un indennizzo in caso di incidenti. All'Am-

miragliato non si considera questo compito come superiore alle nostre forze. Un sistema del genere per il noleggio e l'assicurazione del naviglio mercantile neutrale, messo in vigore sin dai primi giorni dell'ultima guerra, avrebbe senza dubbio costituito una profittevole speculazione. Durante la guerra in corso, poi, potrebbe esser la base di una Lega delle libere nazioni marittime, l'appartenenza alla quale arrecherebbe grandi vantaggi.

5) Si domanda quindi che il Gabinetto, in caso venga approvato il principio di queste molteplici proposte, sottoponga la questione ai diversi Dicasteri interessati, affinché essi provvedano a fissare i piani per una sollecita azione.

Prima di sottoporre questa relazione al Gabinetto e sollevarvi il problema, chiamai a raccolta lo Stato Maggiore della marina per controllare di nuovo e accuratamente la situazione.

29 settembre 1939

Il Primo Lord al Sottocapo di Stato Maggiore della Marina

1) Vi prego voler radunare di nuovo domattina durante la riunione del Gabinetto l'assemblea tenuta giovedì scorso a proposito del minerale svedese, al fine di esaminare l'abbozzo da me steso. È inutile che io chieda al Gabinetto di intraprendere un'azione decisa contro uno Stato neutrale, se l'esito non deve essere di decisiva importanza.

A quanto mi si dice, sono le navi tedesche o svedesi che tentano di trasportare ferro a sud di Narvik. Sono stato informato inoltre che in previsione del gelo i tedeschi hanno accumulato il minerale a Oxelosund, in modo da poterlo trasferire nella Ruhr attraverso il Baltico e il Canale di Kiel durante i mesi invernali. Sono vere queste notizie? Sarebbe assai spiacevole intraprendere un'azione al fine di minare le acque territoriali norvegesi per sentirsi poi dire che non si è raggiunto lo scopo.

2) Nel medesimo tempo, ammesso che il traffico di ferro lungo la costa occidentale della Norvegia sia davvero tanto importante da meritare uno sforzo per mettervi fine, in qual punto riterreste opportuno interromperlo?

Vi prego di studiare le particolarità della costa, facendomi conoscere la vostra opinione in proposito. È chiaro che tale punto dovrebbe trovarsi a nord di Bergen, in modo da lasciare aperta la parte sud della costa occidentale svedese a qualsiasi traffico proveniente dalla Norvegia o dal Baltico per congiungersi con i nostri convogli.

Tutto questo deve esser sottoposto a nuovo esame prima che io presenti la mia tesi al Gabinetto. Intendo farlo soltanto lunedì o martedì.

Quando tutto fu convenuto e sistemato all'Ammiragliato, portai per la seconda volta la questione al giudizio del Gabinetto. Di nuovo tutti furono d'accordo sulla necessità del provvedimento, ma non mi riuscì di ottenere il consenso all'azione. Gli argomenti addotti dal Ministero degli Esteri in nome della neutralità erano fondati e non potei ottenere l'approvazione del mio piano. Continuai, come si vedrà in seguito, a perorare la mia causa con ogni sistema e in tutte le occasioni. Ma soltanto nell'aprile del 1940 si addivenne a quella decisione che avevo sollecitato nel settembre del 1939. E ormai era troppo tardi.

Quasi nello stesso momento (come sappiamo ora) l'attenzione tedesca si era rivolta nella stessa direzione. Il 3 ottobre, il capo di Stato Maggiore della marina germanica, ammiraglio Raeder, sottopose a Hitler una proposta intitolata: *Per ottenere basi in Norvegia*. Chiedeva: « Che il Führer sia informato al più presto possibile dell'opinione dello Stato Maggiore della marina sulla possibilità di estendere verso nord la base di operazioni. Bisogna accertarsi se sia possibile ottenere basi in Norvegia, per mezzo di una congiunta pressione della Russia e della Germania, allo scopo di migliorare la nostra posizione strategica e tattica ». Egli tracciò quindi una serie di annotazioni che sottopose a Hitler il 10 ottobre. « In queste note » scriveva Raeder « ho fatto presenti gli svantaggi che potrebbe avere per noi un'occupazione della Norvegia da parte degli inglesi. Essa permetterebbe al nemico di controllare gli accessi al Mar Baltico, di contenere le nostre operazioni navali e gli attacchi aerei sull'Inghilterra, di porre fine alle nostre pressioni sulla Svezia. Ho inoltre messo in evidenza i vantaggi che ci deriverebbero dall'occupazione delle coste norvegesi: sbocco nell'Atlantico settentrionale, impossibilità per la Gran Bretagna di predisporre uno sbarramento di mine come nel 1917-18... Il Führer ha compreso subito l'importanza del problema norvegese e mi ha domandato di la-

sciargli le note affermando che desiderava esaminare personalmente la situazione. »

Rosenberg, l'esperto di Affari Esteri del partito nazista, capo di un particolare ufficio che dirigeva l'attività propagandistica nei paesi stranieri, condivideva in pieno il punto di vista dell'ammiraglio. Egli sognava di « *convertire la Scandinavia all'idea di una comunità nordica, comprendente i popoli del nord, sotto la naturale guida della Germania* ». All'inizio del 1939 Rosenberg aveva creduto di scoprire uno strumento di tale politica nell'estremista partito nazionalista norvegese, diretto da Vidkun Quisling già ministro della Guerra. Vennero stabiliti i contatti e l'azione di Quisling fu fissata in rapporto con i piani dello Stato Maggiore navale tedesco, attraverso l'organizzazione di Rosenberg e l'addetto navale tedesco a Oslo.

Il 14 dicembre Quisling e il suo assistente Hagelin giunsero a Berlino ove Raeder li condusse da Hitler per discutere un colpo politico in Norvegia. Quisling aveva già un piano particolareggiato. Hitler, desiderando mantenere il segreto sui propri progetti, si dimostrò riluttante ad assumere nuovi impegni, e dichiarò che avrebbe preferito una Scandinavia neutrale. Nondimeno, secondo Raeder, fu proprio in quello stesso giorno che egli impartì al Comando Supremo l'ordine di preparare l'operazione in Norvegia.

Naturalmente noi eravamo all'oscuro di tutto questo lavoro. I due Ministeri della Marina seguirono gli stessi principi di corretta strategia e uno di essi aveva ottenuto l'approvazione del proprio Governo.

Nel frattempo la penisola scandinava divenne teatro di un conflitto inatteso che destò forte impressione in Gran Bretagna e in Francia, esercitando una profonda influenza sulle discussioni relative alla Norvegia. Appena la Germania era entrata in guerra contro Gran Bretagna e Francia, la Russia, secondo l'accordo concluso con il Governo tedesco, aveva chiuso le vie occidentali d'accesso all'Unione Sovietica. Una via di comunicazione raggiungeva il confine sovietico attraverso gli Stati baltici, partendo dalla Russia orientale; un'al-

tra attraversava le acque del golfo di Finlandia; la terza strada correva sul territorio finlandese e tagliava l'istmo di Carelia sino a un punto ove la frontiera finnica distava soltanto 20 miglia dai sobborghi di Leningrado. I sovietici non avevano dimenticato il pericolo cui Leningrado era stata esposta nel 1919. Persino il Governo della Russia Bianca di Kolciak aveva informato la Conferenza della pace di Parigi che le basi negli Stati baltici e in Finlandia costituivano una protezione necessaria per la capitale russa; e nell'estate del 1939, Stalin si era espresso in termini identici durante i colloqui con le missioni francese e inglese. Abbiamo visto nei capitoli precedenti come i naturali timori di questi piccoli Stati avessero rappresentato un ostacolo all'alleanza anglo-francese con la Russia, preparando il terreno all'accordo tra Molotov e Ribbentrop.

Stalin non aveva perduto tempo. Il 24 settembre il ministro degli Esteri estone era stato chiamato a Mosca e quattro giorni dopo il suo Governo aveva firmato un Patto di reciproca assistenza, che dava ai russi il diritto di presidiare le principali basi strategiche in Estonia. Il 21 ottobre l'esercito e l'aviazione russi ne avevano già preso possesso. Lo stesso procedimento veniva messo in atto contemporaneamente in Lettonia e le guarnigioni sovietiche fecero la loro apparizione anche in Lituania. In questo modo la via meridionale che conduce a Leningrado e metà del golfo di Finlandia erano state chiuse dalle truppe russe contro le eventuali mire tedesche. Soltanto una via d'accesso era rimasta aperta, quella che passava attraverso la Finlandia.

Al principio di ottobre, Paasikivi, uno degli uomini di Stato finlandesi che nel 1921 avevano firmato la pace con l'Unione sovietica, si recò a Mosca. Le pretese russe erano indiscriminate. La frontiera finnica sull'istmo di Carelia doveva venire spostata a considerevole distanza, in modo che Leningrado non si trovasse più entro il raggio d'azione di una eventuale artiglieria nemica. Inoltre i sovietici richiedevano la cessione di alcune isole finniche nel golfo di Finlandia, la cessione della penisola di Rybathy, di Petsamo, l'unico porto finlandese nell'Artico che si mantenesse sgombro dai ghiacci,

e soprattutto la rinunzia al porto di Hangö all'entrata del golfo di Finlandia, affinché i russi lo impiegassero come base aerea e navale. I finnici erano pronti a piegarsi ad ogni concessione, tranne quest'ultima. Quando i russi avessero avuto in mano le chiavi del golfo di Finlandia, la sicurezza strategica e nazionale del paese sarebbe finita. Il 13 novembre i negoziati furono interrotti e subito il Governo finlandese cominciò a mobilitare, rinforzando le sue truppe sulla frontiera della Carelia. Il 28 novembre Molotov denunciò il patto di non aggressione tra Russia e Finlandia: due giorni più tardi i russi sferrarono un attacco in otto diversi punti lungo le mille miglia di frontiera finlandese e nel corso della medesima mattinata l'aviazione russa bombardò la capitale della Finlandia, Helsinki.

L'attacco russo più vigoroso investì a tutta prima le difese finniche nell'istmo di Carelia. Queste difese comprendevano una zona fortificata profonda circa venti miglia che correva da nord a sud, su un terreno boscoso coperto da un alto strato di neve. Si chiamava "Linea Mannerheim" in onore del comandante in capo delle forze armate finniche che nel 1917 aveva salvato il paese dalla conquista bolscevica. L'indignazione che l'improvviso attacco sferrato dalla colossale Potenza sovietica contro una piccola nazione coraggiosa e civilissima destò in Inghilterra, in Francia e in maggior misura negli Stati Uniti, fu ben presto seguita da meraviglia mista a sollievo. Le prime settimane di guerra non apportarono alcun successo alle forze russe che in massima parte provenivano dalla guarnigione di Leningrado. L'esercito finnico, con un totale effettivo di soltanto 200.000 uomini circa, diede una splendida dimostrazione del proprio valore. I carri armati russi vennero affrontati con grande audacia e con il lancio di bombe a mano di nuovo tipo, cui ben presto fu dato il nomignolo di "Cocktail Molotov".

Molto probabilmente il Governo sovietico aveva previsto una vittoria incontrastata e aveva ritenuto che le prime incursioni aeree su Helsinki potessero infondere terrore nella popolazione. Le truppe impiegate all'inizio del conflitto, sebbene numericamente molto più forti, erano inferiori per efficienza e

Winston Churchill
visiona le difese sul-
posta meridionale
dell' Inghilterra.





24. Un ufficiale di un cacciatorpediniere britannico mentre trasmette gli ordini di fuoco ai pezzi.

addestramento. Le incursioni aeree e l'invasione del territorio nazionale indussero i finnici a schierarsi compatti contro l'aggressore, per combattere con decisione e bravura. È vero che la divisione russa cui toccò il compito di attaccare Petsamo non ebbe molta difficoltà a respingere i 700 finlandesi disposti in quel settore; ma l'attacco contro la "cintura" della Finlandia si risolse in un disastro per gli invasori. Si tratta di un terreno che si stende in lievi ondulazioni, coperte quasi ininterrottamente da vaste foreste di pini. Durante quel periodo il suolo era coperto da trenta centimetri di neve ghiacciata. Il freddo era intenso. I finnici erano equipaggiati con sci e indumenti di lana mentre i russi non ne avevano. Inoltre i finnici si dimostrarono combattenti individualmente aggressivi, abilissimi nella perlustrazione e nella condotta di guerra fra i boschi. I sovietici si affidarono invano al numero e alla superiorità delle armi pesanti. Su tutto il fronte gli avamposti finnici si ritirarono lentamente lungo le strade, inseguiti dalle colonne russe. Quando queste ebbero avanzato una trentina di miglia, i finnici passarono al contrattacco. Poste di fronte alle linee di difesa erette dai finlandesi entro le loro foreste, assalite violentemente giorno e notte sui fianchi, con le comunicazioni interrotte alle spalle, le colonne sovietiche vennero infrante e solo le più fortunate riuscirono a tornare al punto di partenza dopo aver subito gravi perdite. Alla fine di dicembre, il piano russo di penetrare in Finlandia forzando la "cintura" doveva considerarsi fallito.

Anche gli attacchi contro la linea Mannerheim nella penisola careliana non ebbero esito migliore. Un movimento di accerchiamento tentato da due divisioni sovietiche, a nord del lago Ladoga, incontrò lo stesso destino delle operazioni che si erano svolte più a nord. Contro la linea stessa venne scagliata al principio di dicembre una serie di attacchi in massa, che si protrassero tutto il mese. I bombardamenti russi non erano abbastanza violenti, i carri armati per la maggior parte erano leggeri, una serie di attacchi frontali venne respinta con forti perdite e nessun risultato. Verso la fine dell'anno, l'esito dei combattimenti su quel fronte convinse il Governo sovietico di trovarsi dinanzi a un nemico assai diverso da quanto aveva

ritenuto in precedenza. I sovietici decisero quindi di compiere uno sforzo più vasto. Comprendendo come sul terreno boscoso del nord non fosse possibile sopraffare la tattica e il migliore addestramento dell'esercito finnico con la sola superiorità numerica, essi decisero di tentare lo sfondamento della linea Mannerheim con il sistema dell'assedio, di modo che la potenza delle artiglierie pesanti ammassate e dei carri armati pesanti potesse esercitare tutta la sua pressione. Questo richiedeva una preparazione su vasta scala e verso la fine dell'anno i combattimenti si spensero lungo tutto il fronte, lasciando i finnici sino a quel momento vittoriosi sul loro potente aggressore. Questo esito sorprendente fu accolto con uguale soddisfazione in tutti i paesi del mondo, belligeranti o neutrali. Esso costituiva un avvertimento di cattivo augurio per l'esercito sovietico. Nei circoli influenti britannici molti si rallegrarono che la Gran Bretagna non avesse deviato dal cammino prefisso per attirare i Sovieti al nostro fianco e menarono vanto della propria preveggenza. Con eccessiva premura si giunse alla conclusione che l'armata russa fosse stata rovinata dall'epurazione e che la corruzione diffusa tanto nella società quanto nel Governo sovietico fosse emersa chiara alla prova dei fatti. Non soltanto in Gran Bretagna prevalse questo giudizio: senza dubbio anche Hitler e i suoi generali meditarono a fondo sugli avvenimenti che si erano svolti in Finlandia e le ulteriori decisioni del Führer ne vennero grandemente influenzate.

L'ondata di risentimento che il patto Molotov-Ribbentrop aveva suscitato contro il Governo sovietico trovò nuova esca in questa recente prova di arroganza e oppressione brutale, fondendosi con il disprezzo per l'incapacità delle truppe russe e l'entusiasmo per il valore finlandese. Sebbene la grande guerra fosse in atto in Europa, il vivo desiderio di aiutare i finnici con l'invio di aeroplani, di altro prezioso materiale bellico e di volontari si era diffuso in Gran Bretagna, negli Stati Uniti e in misura ancor maggiore in Francia. Munizioni e volontari potevano raggiungere la Finlandia in un solo modo: usufruendo del porto di Narvik il quale, in virtù della sua ferrovia che attraversa le montagne correva fino alle miniere di ferro svedese, acquistava ora una nuova importanza, sentimentale se non

strategica. Usarlo come via di comunicazione per rifornire le armate finniche significava ledere la neutralità sia della Norvegia sia della Svezia. Queste due nazioni, temendo in pari grado Germania e Russia, avevano un unico scopo, quello di mantenersi estranee alla guerra che le circondava e poteva travolgerle. Esse ritenevano non esistesse altra possibilità di sopravvivere. Ma quello stesso Governo britannico che si era mostrato riluttante a infrangere anche solo tecnicamente la neutralità delle acque territoriali norvegesi spargendovi mine nel proprio interesse contro la Germania, fu spinto da una generosa emozione, connessa soltanto in modo indiretto con i nostri problemi di guerra, a rivolgere a Norvegia e Svezia una richiesta assai più arrischiata: il permesso di transito per uomini e rifornimenti diretti in Finlandia.

Animato da un'ardente simpatia per la Finlandia, appoggiai tutte le proposte dirette a porgerle aiuto e accolsi questa nuova favorevole corrente spirituale come un mezzo per ottenere il superiore vantaggio strategico di troncare i rifornimenti di ferro svedese alla Germania. Se Narvik fosse divenuta una specie di base alleata per l'invio di soccorsi ai finnici, sarebbe stato facile impedire alle navi tedesche di imbarcare ferro in quel porto per dirigersi poi in piena sicurezza verso la Germania. Una volta che le proteste norvegesi e svedesi fossero state tacitate da una qualsiasi ragione, le misure più importanti avrebbero automaticamente incluso le meno importanti. In quel momento l'attenzione dell'Ammiragliato era fissa sui movimenti di una grande nave rompighiaccio russa che da Murmansk doveva venire inviata in Germania. Apparentemente per riparazioni, ma molto più probabilmente per aprire alle navi tedesche cariche di ferro il porto baltico di Lulea da poco gelato. Io rinnovai quindi tutti i miei sforzi per ottenere il consenso a che si compisse la semplice e incruenta operazione di minare il "Corridoio", in favore della quale esisteva già un precedente nell'ultima guerra. Siccome la cosa suscita problemi di carattere morale, ritengo giusto riportare la mia tesi nella forma finale cui giunsi dopo prolungate riflessioni e discussioni.

NORVEGIA - TRAFFICO DEL MINERALE DI FERRO

16 dicembre 1939

Nota del Primo Lord dell'Ammiragliato

1) L'effettiva interruzione dei rifornimenti norvegesi di ferro alla Germania riveste la stessa importanza di una grande offensiva bellica. Per la durata di molti mesi non potremo prendere altre misure che, al par di questa, ci offrano la possibilità di limitare la rovina e la distruzione conseguenti al conflitto e, forse, di impedire l'immensa carneficina che accompagnerà la lotta degli eserciti più forti.

2) Se il vantaggio è tale da superare le ovvie e serie obiezioni, bisognerà mettere in atto le misure necessarie per arrestare questo traffico. Il minerale in partenza da Lulea [nel Baltico] è già fermo a causa dei ghiacci invernali, che non si dovrà permettere vengano infranti dalla rompighiaccio sovietica qualora si verificasse un tentativo in tale senso. Il minerale in partenza da Narvik deve venire fermato per mezzo di una serie di piccoli campi minati nelle acque territoriali norvegesi, i quali costringeranno le navi cariche di ferro dirette in Germania ad abbandonare le acque territoriali per il mare aperto, dove potranno essere catturate se tedesche e sottoposte al controllo per il contrabbando se neutrali. Il ferro in partenza da Oxelosund, il principale porto del Baltico libero dai ghiacci, dovrà pure essere fermato, mediante mezzi diplomatici o militari. Si dovrà provvedere a bloccare tutti questi porti con diversi e adatti procedimenti.

3) Non si tratta soltanto di privare la Germania di quel milione di tonnellate che potrebbero giungerle da oggi a maggio, ma di impedirle di ricevere tutti i rifornimenti invernali, eccetto le trascurabili quantità che possono partire da Gavle o da altri minori porti del Baltico, liberi dai ghiacci. La Germania si troverebbe quindi soggetta a una dura carenza, la quale raggiungerebbe l'acme prima dell'estate. Ma quando il golfo di Bothnia sia libero dal ghiaccio, gli abbondanti rifornimenti in partenza da Lulea riprenderanno, e senza dubbio in Germania si stanno già facendo piani, non soltanto per ricevere durante l'inverno il massimo quantitativo possibile, ma per completare il fabbisogno di nove milioni e mezzo di tonnellate, o anche più, tra il 1° maggio e il 15 dicembre 1940. Dopo questo periodo la Germania può sperare di organizzare rifornimenti dalla Russia che le permettano di affrontare una lunghissima guerra.

4) Può darsi che, qualora si raggiunga il mese di maggio mantenendo la Germania affamata di ferro per le industrie e le muni-

zioni, impedire la riapertura del porto di Lulea divenga [per noi] un obiettivo di estrema importanza. Un sistema potrebbe essere quello di far posare al largo di Lulea dai nostri sommergibili un campo di mine, anche magnetiche, dichiarato. Ma ne esistono altri. Se si potessero troncare tutti i rifornimenti di minerali svedesi alla Germania da oggi sino alla fine del 1940, la sua potenza bellica subirebbe un colpo tanto grave quanto una nostra clamorosa vittoria in terra o in cielo e senza sacrificio di vite umane. Potrebbe anche riuscire decisiva.

5) In guerra, qualsiasi colpo provoca un contraccolpo. Se si spara contro il nemico, esso risponde al fuoco. È quindi necessario affrontare risolutamente le contromisure che la Germania potrebbe prendere o che Norvegia e Svezia, sotto le sue pressioni, potrebbero essere costrette a prendere. Per quanto riguarda la Norvegia, esistono tre paia d'eventualità strettamente connesse le une alle altre. In primo luogo la Germania, conducendo la guerra con crudeltà e disprezzo delle leggi, ha violato la neutralità delle acque territoriali norvegesi quando ha colato a picco senza avviso e senza porger loro soccorso un certo numero di navi inglesi e neutrali. La nostra risposta a tale azione sarà di creare i campi minati di cui si è parlato più sopra. È stata fatta presente la possibilità che la Norvegia, a guisa di protesta, annulli il vantaggioso accordo da noi concluso per il noleggio delle sue navi cisterna e di altro naviglio. Ma in tal caso anch'essa perderebbe l'altissimo profitto inerente a questo accordo e il suo naviglio mercantile non avrebbe più alcun valore, a causa del nostro blocco. Le sue navi rimarrebbero oziose, gli armatori sarebbero ridotti alla miseria. Un passo simile da parte del suo Governo non sarebbe nell'interesse della Norvegia, e l'interesse è sempre un fattore potente. In terzo luogo la Norvegia, come rappresaglia, potrebbe ricusare di fornirci l'alluminio e altre materie prime che rivestono tanta importanza per il Ministero dell'Aeronautica e quello dei Rifornimenti. Ma anche in questo caso, i suoi interessi ne risentirebbero. Non soltanto dovrebbe rinunciare ai considerevoli guadagni che il traffico le apporta, ma la Gran Bretagna, rifiutandole la bauxite e altre materie prime, potrebbe immobilizzare completamente tutte le industrie norvegesi che hanno il loro centro a Oslo e Bergen. Insomma, una rappresaglia della Norvegia contro di noi la condurrebbe allo sfacelo economico e industriale.

6) Le simpatie norvegesi sono dalla nostra parte e la futura indipendenza di quella nazione dal dominio tedesco è condizionata alla vittoria degli Alleati. Non è probabile che essa prenda le contromisure cui si è accennato sopra (sebbene naturalmente possa minacciarle)

qualora non sia costretta a farlo dalla forza bruta della Germania.

7) Questa forza la Norvegia dovrà subire in ogni modo e indipendentemente dalla nostra condotta, se la Germania riterrà che sia nel suo interesse di soggiogare con la violenza la penisola scandinava. In tal caso la guerra sommergerebbe Norvegia e Svezia e, dato che il dominio dei mari ci appartiene, non vedo la ragione per cui le truppe francesi e inglesi non dovrebbero scontrarsi con gli invasori tedeschi sul suolo della Scandinavia. In ogni modo, siamo in grado di prendere e mantenere tutte quelle isole e quei punti strategici sulla costa norvegese che sceglieremo. Il nostro blocco settentrionale diverrebbe allora completo. Potremmo, ad esempio, occupare Narvik e Bergen, mantenendoli aperti al nostro traffico mentre resterebbero chiusi per le navi tedesche. Non si porrà mai abbastanza in rilievo il fatto che il controllo britannico delle coste norvegesi è un obiettivo strategico di primaria importanza. Non si vede dunque in qual modo l'azione ora proposta potrebbe peggiorare la nostra situazione, anche nel caso di una rappresaglia germanica. Al contrario, un attacco tedesco contro Norvegia e Svezia costituirebbe per noi un vantaggio piuttosto che una perdita. Questo concetto può venir sviluppato meglio e più diffusamente di quanto sia necessario ora.

Non c'è ragione per cui non si debba fare in modo di assicurarci un ampio e continuato rifornimento di minerali dalla Svezia attraverso il porto di Narvik, troncando nel contempo tutti i rifornimenti di ferro alla Germania. Questo deve essere il nostro scopo.

Conclusi nel modo seguente:

8) Bisogna considerare gli effetti che la nostra azione contro la Norvegia potrà avere sull'opinione mondiale e sulla nostra reputazione. Abbiamo preso le armi secondo i principi della Società delle Nazioni, al fine di aiutare le vittime dell'aggressione tedesca. Nessuna infrazione delle leggi internazionali, a meno che non venga accompagnata da gesta inumane, potrà privarci della simpatia dei paesi neutrali. Nessun effetto negativo verrà esercitato sul più grande di tutti questi paesi, gli Stati Uniti d'America. Abbiamo ragione di credere che essi tratteranno la questione nel modo più atto ad aiutarci. E sono pieni di risorse.

9) Il giudizio finale spetta alla nostra coscienza. Stiamo combattendo per ristabilire il regno della legge e per proteggere la libertà delle piccole nazioni. La nostra disfatta segnerebbe un'era di violenza barbarica e riuscirebbe fatale oltre che a noi, alla vita indipendente di tutti gli

Stati minori d'Europa. Agendo a nome del Covenant come virtuali mandatarî della Società delle Nazioni e di tutto ciò che essa rappresenta, abbiamo il diritto, e in realtà il dovere, di abrogare per un certo periodo di tempo quelle stesse leggi o convenzioni che cerchiamo di consolidare e difendere. Le piccole nazioni non debbono legarci le mani mentre combattiamo per riaffermare i loro diritti e la loro indipendenza. In caso di emergenza la lettera della legge non deve ostacolare coloro che hanno l'incarico di proteggere e mantenere in vigore la legge stessa. Non sarebbe né giusto né razionale che la potenza da cui è partita l'iniziativa della sopraffazione dovesse ottenere una sequela di vantaggi infrangendo le leggi, e altrettanti vantaggi guadagnare rifugiandosi dietro il rispetto per la legge professato dai suoi avversari. Le nostre azioni devono essere ispirate dall'umanità, più che dalla legalità.

Di tutto questo la storia sarà l'unico giudice. Noi ora dobbiamo affrontare gli eventi.

Il 22 dicembre il Gabinetto esaminò il mio memorandum, e sostenni la tesi con tutta l'abilità di cui disponevo. Non potei ottenere una decisione positiva. Si parlò delle proteste diplomatiche che potevano venire fatte alla Norvegia per l'impiego abusivo delle sue acque territoriali da parte della Germania e i capi di Stato Maggiore ebbero ordine di considerare le conseguenze militari di qualsiasi futura azione sul territorio scandinavo. Essi furono autorizzati a preparare un piano per lo sbarco di forze a Narvik in aiuto della Finlandia e a considerare le conseguenze militari di un'occupazione germanica della Norvegia meridionale. Ma l'Ammiragliato non ricevette ordini esecutivi. In un esposto del 24 dicembre, feci un riassunto dei rapporti del Servizio Informazioni, i quali dimostravano le possibili mire russe sulla Norvegia. Si diceva che i Sovieti avessero concentrato a Murmansk tre divisioni, pronte per una spedizione oltre mare. « Può darsi » conclusi « che questa zona divenga ben presto teatro di attività. » Questa previsione si rivelò sin troppo vera: ma da un punto di vista completamente diverso.

CAPITOLO X

OSCURO ANNO NUOVO

La stasi continua - "Caterina": fase finale - Tensione con la Russia - Diffidenza di Mussolini - Hore Belisha lascia il Ministero della Guerra - Ostacoli all'azione - Atmosfera crepuscolare nelle fabbriche; i risultati di maggio - Cattura dei piani tedeschi contro il Belgio - Opera e sviluppo del corpo di spedizione britannico; nessuna divisione corazzata - Peggioramento dell'esercito francese; intrighi comunisti - Piani tedeschi per l'invasione della Norvegia - Missione di Sir Sumner Welles - Il Supremo Consiglio di Guerra del 5 febbraio; vi presenzio per la prima volta - L'incidente dell'Altmark; il comandante Philip Vian; liberazione dei prigionieri britannici - Efficace difesa di Chamberlain - Hitler nomina il generale von Falkenhorst comandante delle operazioni contro la Norvegia; la Norvegia prima della Francia - Attacco aereo tedesco contro il nostro traffico mercantile costiero - Contromisure - Soddisfacenti risultati dei primi sei mesi di guerra sul mare - Discorso del bilancio navale, 27 febbraio 1940.

LA fine del 1939 lasciò la guerra immobile nella sua sinistra stasi. Sul fronte occidentale soltanto qualche occasionale cannonata e i passi delle pattuglie di ricognizione rompevano di quando in quando il silenzio. Gli eserciti si guardavano attoniti dietro le fortificazioni che difendevano una incontrastata "terra di nessuno". Il giorno di Natale, scrissi all'ammiraglio Pound:

Esiste una certa somiglianza tra la situazione odierna e quella in cui ci trovavamo alla fine del 1914. È terminato il trapasso dallo stato di pace allo stato di guerra. I mari esterni sono per ora sgombrati dalle navi nemiche di superficie, le linee in Francia si mantengono statiche. Ma sul mare abbiamo respinto il primo attacco dei mezzi subacquei che invece nella precedente guerra ebbe inizio soltanto nel febbraio del 1915 e siamo già in grado di prevedere le misure da impiegarsi contro la novità della mina magnetica. Inoltre

la linea difensiva francese corre lungo una estensione di frontiere invece di coprire soltanto sei o sette province francesi e il Belgio non si trova in mano del nemico. Mi sembra dunque che la nostra posizione odierna sia assai migliorata nei confronti del 1914. E ho anche l'impressione (la quale può risultare errata in qualsiasi momento) che la Germania del Kaiser fosse un avversario molto più solido della Germania nazista.

Queste notizie sono le migliori che possa offrirvi in una cartolina natalizia, data la difficoltà dell'ora.

A questo punto la mia convinzione che non si sarebbe messo in atto nessun piano "Caterina" per tutta la durata del 1940 si era maggiormente rafforzata. Il 6 gennaio scrissi a Pound che « sebbene ciò costituisca un'operazione desiderabile, l'invio di superiori forze di superficie nel Baltico non è essenziale alla conquista e difesa delle miniere di ferro. Si deve dunque perseverare nella preparazione per spostare in Mar Baltico la nostra flotta e compiere risoluti sforzi in questo senso, ma si avrebbe torto di tentare un'azione simile senza aver la certezza di poter resistere agli attacchi aerei, e ancor più torto si avrebbe a condizionare la conquista delle miniere all'invio delle forze di superficie. Continuiamo sul nostro cammino con fiducia e osserviamo gli sviluppi che la guerra navale potrà assumere nel corso degli eventi ».

Una settimana più tardi scrissi di nuovo:

Mr. Churchill al Primo Lord del Mare

1) Ho esaminato con cura tutti gli incartamenti che siete stato tanto gentile da inviarmi in risposta ai miei promemoria sul piano "Caterina". Seppure con riluttanza, sono giunto alla conclusione che l'operazione da noi tracciata per sommi capi in autunno non potrà venir attuata durante l'anno in corso. Non abbiamo ancora ottenuto una tale supremazia sui sommergibili, sulle mine e sulle navi corsare, da poter impiegare in compiti speciali le numerose navi di scarso dislocamento che sarebbero necessarie. Il problema di mettere le nostre navi in condizioni di relativa sicurezza nei confronti degli attacchi aerei non è ancora stato risolto. Il bombardamento in picchiata costituisce sempre una formidabile minaccia. I proiettili-razzo (chia-

mati per ragioni di segretezza arma U. P. (1), sebbene avanzino rapidamente verso la fase di produzione, non saranno disponibili in quantità sufficiente per molti mesi anche se tutto procederà bene. Finora siamo stati capaci di fornire alle nostre più grandi navi la supplementare corazzatura protettiva. La situazione politica nel Baltico è più che mai incerta. D'altra parte l'arrivo della *Bismarck* in settembre accrescerà di molto la resistenza di superficie che dovremo affrontare.

2) Ma può darsi che nel 1941 la guerra divampi e nessuno è in grado di prevedere le opportunità che si presenteranno in quel momento. Desidero dunque che si perseveri secondo il favore delle circostanze nella preparazione di quelle varie navi e unità ausiliarie previste nei nostri programmi e distinte con la qualifica "in usufrutto", e che quando il naviglio entra in bacino per riparazioni si faccia tutto il possibile per non ritardarne il ritorno in servizio. Sarebbe inoltre una norma di buona prudenza, considerato l'atteggiamento della Russia, continuare a provvedere di impianti di riscaldamento i nostri cacciatorpediniere per il loro impiego sui mari durante la stagione invernale. Sono lieto di sapere che siete d'accordo a tal proposito.

Sino a questo momento la nostra causa non aveva trovato alleati. Gli Stati Uniti non erano mai stati così freddi con noi. Io perseveravo nella mia corrispondenza con il presidente Roosevelt, ma senza grande successo. Il cancelliere dello Scacchiere si lagnava delle nostre scarse risorse in dollari. Avevamo già firmato un patto di reciproca assistenza con la Turchia e ci chiedevamo quale aiuto avremmo potuto offrirle dati i nostri ristretti margini di disponibilità. L'indignazione conseguente alla guerra in Finlandia aveva peggiorato i nostri rapporti, già cattivi, con i Sovieti. Qualsiasi azione da noi intrapresa per arrecare soccorso ai finnici poteva condurci a una guerra con la Russia. Il fondamentale antagonismo che esisteva tra il Governo sovietico e la Germania nazista non impediva al Cremlino di aiutare con rifornimenti e agevolazioni l'espansione della potenza di Hitler. I comunisti francesi e i rari comunisti britannici denunciarono la "guerra imperial-capitalistica", facendo il possibile per ostacolare il lavoro delle industrie belliche. Sull'esercito francese già indebo-

(1) "Unrotated projectile."

lito dall'inattività, essi senza dubbio esercitarono un'influenza sovversiva e deprimente. Continuavamo a dimostrare la nostra simpatia all'Italia per mezzo di gentilezze e favorevoli accordi, ma non avevamo né il senso della sicurezza, né l'impressione che si stesse per giungere a una vera amicizia. Il conte Ciano era cortese con il nostro ambasciatore. Mussolini si teneva in disparte.

Ma anche il dittatore italiano aveva ragioni di diffidenza. Il 3 gennaio scrisse a Hitler una lettera rivelatrice, mettendo in luce la sua antipatia per il patto russo-germanico:

Nessuno più di me, che ho oramai quarant'anni di esperienza politica, sa che la politica - specialmente una politica rivoluzionaria - ha le sue esigenze tattiche. Ho riconosciuto i Sovieti nel 1924; nel 1934 ho stipulato con essi un trattato di commercio e di amicizia. Così ho compreso che non essendosi realizzate le previsioni di von Ribbentrop circa il non intervento dei francesi e degli inglesi, siate stato costretto a evitare il secondo fronte. Lo avete dovuto pagare in quanto la Russia, in Polonia e nel Baltico, è stata - senza colpo ferire - la grande profittatrice della guerra.

Ma io che sono nato rivoluzionario, e non ho modificato la mia mentalità di rivoluzionario, vi dico che non potete continuamente sacrificare i principi della vostra rivoluzione alle esigenze tattiche di un determinato momento... Ho il preciso dovere di aggiungere che un ulteriore passo nei vostri rapporti con Mosca avrebbe ripercussioni catastrofiche in Italia, dove l'unanimità antibolscevica è assoluta, granitica, inscindibile. Lasciatemi credere che questo non avverrà. La soluzione del vostro Lebensraum è in Russia e non altrove... Il giorno in cui avremo demolito il bolscevismo, avremo tenuto fede alle nostre due rivoluzioni. Sarà allora la volta delle grandi democrazie, le quali non potranno sopravvivere al cancro che le rode...

Il 6 gennaio visitai di nuovo la Francia per spiegare all'Alto Comando francese i miei due progetti meccanici, Cultivator N.6 (vedi Appendice J) e Mina fluviale (operazione "Royal Marine"). Il mattino della partenza, il Primo Ministro mi chiamò per annunciarmi che aveva deciso di operare un cambiamento

al Ministero della Guerra, collocando Oliver Stanley al posto di Hore Belisha. La stessa sera, Hore Belisha mi chiamò al telefono alla nostra Ambasciata di Parigi per informarmi di quanto era già a mia conoscenza. Feci del mio meglio per convincerlo ad accettare un altro portafoglio, ma non ebbi successo. In quel momento il Governo non era in auge, e quasi tutti i giornali inglesi dichiararono che si era eliminata la figura più energica e significativa del Gabinetto. Hore Belisha lasciò il Ministero della Guerra tra un coro di omaggi della stampa. Ma il Parlamento non uniforma la propria condotta all'opinione dei giornali: anzi, assume a volte un atteggiamento decisamente contrario. Una settimana più tardi, quando la Camera dei Comuni si riunì, Hore Belisha trovò scarsi sostenitori e si astenne dal fare qualsiasi dichiarazione. Io gli scrissi nei seguenti termini:

10 gennaio 1940

Mi spiace molto che la nostra breve collaborazione sia finita. Durante l'altra guerra ho subito una prova simile a quella cui voi siete sottoposto ora e so quanta amarezza e dolore ne derivino a chi abbia preso a cuore il proprio compito. Il cambiamento fu deciso senza che io venissi consultato in proposito, e ne ebbi notizia soltanto a cose fatte. Mancherei però di sincerità se non vi dicessi che desideravo vedervi accettare la Camera di Commercio o il Ministero delle Informazioni e che sono molto spiacente di avervi veduto rifiutare la prima di queste importanti cariche.

La misura più saliente da voi adottata durante la permanenza al Ministero della Guerra è stata l'adozione del servizio militare obbligatorio in tempo di pace. Potete ritenervi soddisfatto di tale risultato e spero che presto potremo di nuovo essere colleghi, come pure spero che questa temporanea fase d'arresto non costituirà un ostacolo a che voi continuiate a servire il paese.

Questa mia speranza poté esser realizzata soltanto nel maggio del 1945, quando, dopo la caduta del Governo di coalizione nazionale, formai il cosiddetto "Governo di tutela", offrendo a Belisha il Ministero delle Assicurazioni. Nell'intervallo era stato uno dei nostri critici più severi; ma fui lieto di riammettere al Governo un uomo di così alta capacità e valore.

Durante tutto il gennaio i finlandesi non si mossero e alla fine del mese le truppe russe, in continuo aumento, erano ancora immobilizzate sulle primitive posizioni. Mentre l'aviazione rossa continuava a bombardare Helsinki e Viipuri, la richiesta finnica di aeroplani e materiale bellico divenne più insistente. Man mano che le notti artiche si andavano accorciando, l'offensiva aerea sovietica aumentava d'intensità, non solo sui centri abitati, ma sulle vie di comunicazione delle truppe. Sino a quel momento erano giunti in Finlandia soltanto quantitativi minimi di materiale e poche migliaia di volontari provenienti dai paesi scandinavi. In gennaio fu aperto a Londra un ufficio di reclutamento e diverse decine di apparecchi partirono per la Finlandia: ma in pratica non si mise in opera nessuna misura veramente utile.

L'indugio circa la questione di Narvik sembrava protrarsi all'infinito. Sebbene il Gabinetto fosse disposto a esercitare pressioni sulla Norvegia e la Svezia affinché permettessero il transito dei nostri rifornimenti diretti in Finlandia, l'operazione assai meno importante di minare le acque territoriali norvegesi incontrava sempre una risoluta opposizione. La prima iniziativa era nobile; la seconda era soltanto tattica. Era molto chiaro inoltre che Svezia e Norvegia avrebbero rifiutato di agevolarci e che, di conseguenza, il progetto non avrebbe mai approdato a risultati concreti.

Dopo una delle riunioni del Gabinetto, trovandomi in preda a sconforto e irritazione scrissi a un collega:

15 gennaio 1940

La mia inquietudine era dovuta soprattutto alle spaventose difficoltà che la nostra organizzazione bellica oppone a ogni azione positiva. Dovunque volgo lo sguardo vedo ostacoli immensi, e mi domando se sia possibile creare un qualsiasi piano in grado di superarli. Considerate le discussioni che abbiamo dovuto affrontare durante le sette settimane dei dibattiti sull'operazione di Narvik. Primo, le obiezioni dei Ministeri dell'Economia, Commercio, Rifornimenti, eccetera... Secondo, la Commissione aggiunta per lo studio dei progetti. Terzo, la Commis-

sione dei capi di Stato Maggiore. Quarto, la insidiosa argomentazione: "non rovinare il piano di maggior importanza per mettere in atto quello minore", quando le possibilità di vedere effettuato questo grande piano sono tanto scarse. Quinto, le obiezioni morali e giuridiche che a poco a poco sono cadute. Sesto, l'atteggiamento dei neutrali e, in particolar modo, degli Stati Uniti. Considerate dunque la risposta degli Stati Uniti alla nostra "démarche"! Settimo, Gabinetto stesso, con le sue critiche. Ottavo, eliminate tutte queste difficoltà, occorreva interpellare la Francia. E, finalmente, era necessario influire sui Domini e sulle coscienze dei loro abitanti, poiché essi non avevano attraversato il processo di maturazione subito dall'opinione pubblica interna. Tutto ciò mi induce a ritenere che, nello stato attuale delle cose, saremo ridotti ad aspettare quei terribili attacchi del nemico contro i quali è impossibile preparare un'adatta difesa in ogni punto vulnerabile, senza incorrere in un fatale dispendio di forze.

Ho in via d'attuazione due o tre progetti, ma temo che tutti naufragheranno dinanzi al tremendo apparato di energie e argomentazioni negative. Perdonatemi dunque se mi sono mostrato inquieto. Una cosa sola è certa: non potremo mai raggiungere la vittoria seguendo questa linea di minor resistenza.

Comunque tutta questa storia di Narvik viene per ora eclissata dalle minacce contro i Paesi Bassi. Se tale minaccia diverrà concreta, bisognerà studiare la situazione alla luce di eventi completamente nuovi. Una grande battaglia nei Paesi Bassi potrebbe aver su Svezia e Norvegia un effetto decisivo. Anche se la lotta si risolvesse in una situazione simile allo stallo del gioco degli scacchi, queste due nazioni si sentirebbero maggiormente libere e una diversione da parte nostra potrebbe divenire ancor più necessaria.

Vi erano altre ragioni di inquietudine. Il procedimento per convertire le nostre industrie alla produzione di guerra non aveva assunto il ritmo desiderato. In un discorso tenuto a Manchester il 27 gennaio sottolineai l'immensa importanza di espandere la nostra capacità produttiva, di immettere nelle fabbriche un grande numero di donne per sostituire gli uomini richiamati alle armi e di aumentare la nostra forza.

Dobbiamo ottenere un vasto incremento della mano d'opera soprattutto specializzata o semi-specializzata. In questo campo dovremo

contare per aiuto e guida sui nostri colleghi e sui dirigenti dei sindacati. Parlo con conoscenza di causa in quanto ho presieduto il primo Ministero delle Industrie belliche nella sua fase culminante. Occorreranno milioni di nuovi lavoratori e più di un milione di donne dovrà farsi audacemente avanti nelle industrie belliche, nelle fabbriche di proiettili, di munizioni e di aeroplani. Se non si provvederà a questa estensione del lavoro e se non si permetterà alle donne inglesi di partecipare alla lotta, come è loro desiderio, non saremo mai in grado di dividere lealmente il fardello che Francia e Gran Bretagna hanno insieme accettato di portare.

Però si fece ben poco e il senso di estrema emergenza parve completamente mancare. L'atmosfera "crepuscolare" dominava anche tra le file degli operai e dei produttori, oltre che nel campo delle operazioni militari. Fu solo al principio di maggio che un'ispezione delle industrie meccaniche, di motori e aeronautiche, rivelò al Gabinetto la verità dei fatti con dati positivi e indiscutibili. L'esposto fu esaminato con estrema cura dal mio ufficio statistico diretto dal professor Lindemann. Nonostante la confusione provocata dall'intricato problema norvegese, trovai il tempo di indirizzare ai miei colleghi la seguente comunicazione:

4 maggio 1940

Comunicazione del Primo Lord dell'Ammiragliato

Il rapporto in oggetto sembra indicare che, per lo meno in questo fondamentale gruppo di industrie, non si è quasi neppure dato inizio all'organizzazione della mano d'opera per la produzione di munizioni.

In un precedente esposto si era fatta presente la necessità di ottenere entro il primo anno di guerra un aumento del numero dei lavoratori addetti all'industria metallurgica pari al 71,5 per cento. In realtà l'industria meccanica, relativa ai motori e agli aerei, che comprende i tre quinti dell'industria metallurgica e viene considerata in questo esposto, durante il periodo dal giugno 1939 all'aprile 1940 ha avuto un incremento pari soltanto all'11,1 per cento (122.000 operai). Ciò costituisce meno di un sesto dell'aumento che dovrebbe essere ottenuto. Senza interventi di sorta da parte del Governo, mediante il semplice miglioramento del commercio, il numero degli operai aumentò con la medesima rapidità nell'anno 1936-37.

Sebbene ogni anno 350.000 ragazzi lascino le scuole, il numero degli operai di sesso maschile inferiori ai 21 anni, adibiti a questo gruppo di industrie, presenta un aumento di soli 25.000 individui. Inoltre la proporzione di donne e minori è aumentata soltanto dal 26,6 per cento al 27,6 per cento. Nel gruppo di industrie prese in esame abbiamo una donna ogni 12 uomini. Durante l'ultima guerra la proporzione di donne impiegate nelle industrie metallurgiche aumentò da una donna ogni 10 uomini a una donna ogni 3 uomini. Nel corso del primo anno dell'ultima guerra, dal luglio 1914 al luglio 1915, i nuovi operai immessi nelle industrie metallurgiche raggiunsero un totale pari al 20 per cento di quelli impiegati in precedenza. Nel gruppo preso in esame, il quale può venir considerato come tipico esponente dell'intera industria metallurgica, l'aumento durante gli ultimi dieci mesi è stato solo dell'11 per cento.

Gli impianti della marina, nei quali la mano d'opera è aumentata quasi del 27 per cento, non sono stati presi in considerazione in tale esposto, in quanto esso non comprende cifre inerenti ad altri generi di industria.

Il 19 gennaio le nostre preoccupazioni per la situazione sul fronte occidentale furono confermate. Un maggiore di Stato Maggiore tedesco della 7ª divisione aeronautica, che aveva ricevuto l'ordine di portare alcuni documenti al Quartier Generale di Colonia, desiderando risparmiare tempo per ragioni personali, decise di sorvolare l'intermedio territorio del Belgio. Ma l'apparecchio fu costretto ad atterrare e la polizia belga arrestò l'ufficiale, sequestrando i documenti che egli aveva invano tentato disperatamente di distruggere. Essi contenevano lo schema dell'invasione del Belgio, dell'Olanda e della Francia, completo nei minimi particolari, secondo la decisione presa da Hitler. Copie del piano furono inviate ai Governi di Francia e Gran Bretagna e il maggiore tedesco venne rimesso in libertà affinché potesse spiegare ai suoi superiori l'accaduto. Io ne fui subito informato e il fatto che il Belgio non preparasse un piano per permetterci di occupare il suo territorio mi parve incredibile (1).

(1) Atteggimento di Re Leopoldo. Il 13 gennaio 1940 l'ammiraglio Keyes mi telefonò che il Re del Belgio sarebbe forse riuscito a persuadere i suoi ministri a invitare "subito" truppe francesi e britanniche a entrare nel Belgio se avessimo



25. Agli inizi della guerra le leggi internazionali di guerra venivano rispettate o per lo meno si ostentavano documenti di questo rispetto. Così si è avuto cura di fotografare questi naufraghi inglesi raccolti da una nave tedesca.



26. Tiratori scelti a bordo di un dragamine inglese che sparano su mine galleggianti per farle esplodere.

Ma il Governo belga non prese nessuna misura in proposito. Si prospettò in tutti i paesi interessati l'ipotesi che si trattasse di un trucco, ma ciò era inverosimile. Che i tedeschi volessero far credere ai belgi di avere intenzione di invadere il loro territorio in un prossimo futuro, era un'idea insensata. Ciò avrebbe potuto indurre il Governo belga a fare l'ultima cosa che i tedeschi desideravano, e cioè ad organizzare un piano che permettesse agli eserciti francese e inglese di occupare rapidamente e segretamente il paese. Di conseguenza ritenni per certo che si stava preparando l'invasione; ma il Re del Belgio non contemplò neppure lontanamente una simile possibilità e, al pari del suo Stato Maggiore, si limitò ad aspettare, sperando che tutto andasse per il meglio. Ad onta dei documenti sequestrati al maggiore tedesco, né gli Alleati né gli altri Stati minacciati adottarono provvedimenti di alcun genere. Hitler, invece, chiamò subito Goering e, appena venne informato che i documenti sequestrati dalla polizia belga riguardavano proprio il piano dell'invasione, ordinò, dopo aver dato libero sfogo alla sua ira, che si procedesse a qualche variante.

Sin dal principio del 1940 era dunque risultato chiaramente che Hitler aveva pronto un piano particolareggiato per invadere la Francia, passando attraverso il Belgio e l'Olanda. Si prevedeva che, qualora tale operazione avesse avuto inizio, sarebbe stato messo in atto il Piano "D" (1) del generale Gamelin. Questo piano, studiato in ogni minimo particolare,

acconsentito a dargli certe ampie garanzie. "Subito" venne da noi interpretato come "immediatamente" e non "non appena avvenga l'invasione germanica".

Il Gabinetto di Guerra decise di rispondere che non potevamo dare altre garanzie oltre quelle implicite in un'alleanza militare, e che l'invito a entrare nel Belgio doveva venir rivolto in tempo utile per consentire alle truppe alleate di arginare un'invasione tedesca, che evidentemente il Re del Belgio riteneva imminente.

L'ammiraglio Keyes telegrafò il 15 gennaio che il Re riteneva che questa risposta avrebbe fatto un pessimo effetto quando venisse comunicata al Governo, che se le truppe alleate fossero entrate "subito" il Belgio e l'Olanda sarebbero stati immediatamente coinvolti nella guerra, e che era meglio che la responsabilità di infrangere la neutralità del Belgio ricadesse sulla Germania.

Pari risposta venne data dal Governo belga a Daladier, e l'ambasciatore francese a Londra ci disse anche che il Governo belga riteneva che, se si permetteva alla Germania di compiere un gesto di aggressione, l'aiuto anglo-francese avrebbe «acquisito un carattere morale» che «avrebbe aumentato le possibilità di successo».

(1) Vedi cap. V, pag. 99.

contemplava l'azione della 7^a armata francese e dell'armata britannica. Una parola sarebbe bastata a metterlo in attuazione. Questa tattica, sebbene condannata all'inizio della guerra dai capi dello Stato Maggiore inglese, era stata accettata e definitivamente confermata il 17 novembre, a Parigi. Su tali basi gli Alleati si mantennero in attesa dello scontro imminente e Hitler aspettò la stagione propizia per le operazioni di guerra, stagione che si poteva prevedere avrebbe avuto inizio verso l'aprile.

Durante l'inverno e la primavera, il corpo di spedizione britannico era stato molto affaccendato a riordinare le linee, irrobustire le fortificazioni e prepararsi alla guerra, sia offensiva che difensiva. Dal più alto grado al più basso, tutti lavorarono con accanimento e la bella figura che fecero fu dovuta in gran parte all'intelligente impiego delle favorevoli condizioni create durante l'inverno. Alla fine della "Guerra in sordina" l'armata inglese era molto migliorata. Era anche più numerosa. In marzo sbarcarono in Francia la 42^a e la 44^a divisione che si schierarono sulla linea del fronte nella seconda metà di aprile. Durante questo mese arrivarono anche la 12^a, la 23^a e la 46^a divisione, che erano state inviate in Francia per completare il loro addestramento e aumentare la mano d'opera disponibile per i lavori in corso d'attuazione. Queste truppe avevano scarse dotazioni perfino di armi individuali e di equipaggiamento e non possedevano artiglieria. Nondimeno furono inevitabilmente coinvolte nella lotta quando giunse il momento e assolvero con coraggio il loro compito.

La spaventosa lacuna che rivelava la nostra mancanza di preparazione bellica era costituita dalla **mancanza assoluta di divisioni corazzate nel corpo di spedizione britannico**. La Gran Bretagna, culla della Tank in tutte le sue varianti, nell'intervallo tra le due guerre aveva tanto trascurato lo sviluppo di questa arma, per mezzo della quale è facile acquistare il dominio dei campi di battaglia, che, otto mesi dopo lo scoppio delle ostilità, nell'ora del cimento, il nostro piccolo eppure ottimo esercito disponeva soltanto di una brigata corazzata appartenente alla 1^a armata, composta di 17 carri leggeri e 100 carri da fanteria; soltanto 23 di questi ultimi erano armati di cannoni per

proiettili di 2 libbre, gli altri portavano soltanto mitragliatrici. Avevamo anche 7 reggimenti di cavalleria dotati di carri leggeri, che stavano per formare due brigate corazzate leggere. Se si eccettua questa grave lacuna nell'equipaggiamento, il nostro corpo di spedizione aveva migliorato in modo notevole la propria efficienza.

Sul fronte francese lo sviluppo della situazione aveva assunto un andamento meno soddisfacente. In un grande esercito, costituito mediante il servizio militare obbligatorio, lo spirito della popolazione si rispecchia nelle truppe, soprattutto quando tali truppe sono acquisite sul suolo nazionale e i rapporti si mantengono stretti. Non si può certo affermare che nel 1939-40 la Francia considerasse la guerra con entusiasmo o anche semplicemente con fiducia. L'irrequieta condotta della politica interna durante gli ultimi dieci anni aveva originato discordie e malcontenti. Per reazione alla crescente forza del comunismo, certi elementi si erano volti verso il fascismo, prestando facile orecchio all'abile propaganda di Goebbels e facendosene emissari con dicerie e pettegolezzi. Anche nell'esercito la corrosiva influenza del fascismo e del comunismo esercitava i suoi effetti: i lunghi mesi di stasi invernale avevano dato al veleno il tempo necessario e l'opportunità di penetrare negli animi.

Numerosi sono i fattori che cooperano a mantenere elevato il morale di un esercito, ma uno dei più importanti consiste nel tener impiegati gli uomini in lavori utili e interessanti. L'ozio è un pericoloso terreno di coltura. Erano molte le opere necessarie da compiersi durante l'inverno; l'addestramento delle truppe richiedeva assidue cure; le fortificazioni non erano complete, persino la linea Maginot mancava di molti lavori supplementari; occorreva l'esercizio per mantenere fisicamente in efficienza i soldati. Eppure i visitatori sul fronte francese restavano spesso impressionati dall'atmosfera di calma indifferenza, dalla qualità inferiore dei lavori in esecuzione, e in genere dalla palese mancanza di attività. Le strade di comunicazione dietro il fronte, quasi sempre deserte, contrastavano

in sommo grado con il traffico ininterrotto che si stendeva per miglia dietro il settore occupato dalle truppe britanniche.

Non si può certo nutrire dubbi in merito al peggioramento che l'esercito francese subì durante l'inverno, né in merito al fatto che esso in autunno era pronto a combattere meglio di quanto lo fosse in primavera. Ben presto la repentina violenza dell'attacco tedesco lo avrebbe paralizzato di stupore. Fu soltanto nell'ultima fase della breve campagna che le reali qualità guerriere del soldato francese si levarono in difesa della nazione contro il secolare nemico. Ma ormai era troppo tardi.

Nel frattempo anche i piani tedeschi per un diretto assalto alla Norvegia e una fulminea occupazione della Danimarca erano oggetto di studio e assiduo sviluppo. Il 27 gennaio 1940 il maresciallo Keitel stese a questo proposito un promemoria.

Il Führer e supremo comandante delle forze armate desidera che la pratica "N" venga sottoposta a ulteriore studio, sotto la mia personale guida e nel più stretto rapporto con la generale condotta di guerra. Per tali motivi il Führer mi ha incaricato di assumere la direzione dell'ulteriore preparazione.

I particolari dell'operazione vennero stabiliti dai normali uffici competenti.

Al principio di febbraio, il Primo Ministro, che doveva recarsi a Parigi per una riunione del Supremo Consiglio di Guerra, mi invitò per la prima volta ad accompagnarlo. L'incontro del 5 febbraio fu dedicato alla questione degli aiuti da inviarsi alla Finlandia: in esso si decise di mandare sul luogo tre o quattro divisioni, di convincere la Norvegia e la Svezia a lasciarci inviare rifornimenti ai finnici e di stabilire il nostro controllo sulle miniere di Gällivare. Come era prevedibile, la Svezia non accolse le nostre richieste e il progetto, nonostante la vasta preparazione già effettuata, dovette essere abbandonato. Chamberlain stesso condusse tutte le trattative a nome della Gran Bretagna e i ministri che ci avevano

accompagnati svolsero soltanto qualche conversazione di scarsa importanza. Io non dissi una sola parola.

Il giorno successivo, durante la traversata di ritorno sulla Manica, si verificò un episodio divertente. Fu avvistata una mina galleggiante e io dissi al comandante: « Facciamola scoppiare con una cannonata! ». Esplose con un tonfo enorme e un grande rottame fu proiettato verso di noi, come se avesse avuto intenzione di cadere sul ponte ove erano riuniti tutti gli uomini politici e alcuni altri personaggi importanti. Fortunatamente, invece, cadde a prua sul castello che era sgombro e non si ebbero feriti. L'incidente finì dunque in modo piacevole. Da quel giorno il Primo Ministro mi invitò sempre ad accompagnarlo, insieme con altri colleghi, alle sedute del Supremo Consiglio di Guerra. Ma non ebbi più l'opportunità di offrirgli un divertimento simile.

Il Consiglio decise che era essenziale salvare la Finlandia; che la Finlandia non poteva resistere dopo la primavera senza un rinforzo di 30.000, 40.000 soldati bene addestrati; che l'apporto di volontari eterogenei in atto in quel momento non era sufficiente; e che la sconfitta della Finlandia avrebbe rappresentato una disfatta per gli Alleati. Era quindi necessario far pervenire in Finlandia truppe alleate, sbarcandole a Petsamo, a Narvik o in altri porti norvegesi. Sarebbe stato preferibile usufruire di Narvik, in quanto ciò avrebbe permesso agli Alleati di "prendere due piccioni con una fava" (vale a dire aiutare la Finlandia e sbarrare il transito al ferro diretto in Germania). Due divisioni britanniche, destinate a partire in febbraio dirette in Francia, avrebbero dovuto rimanere in Inghilterra e prepararsi per partecipare al conflitto in Norvegia. Nel frattempo bisognava fare ogni sforzo per ottenere il consenso e, se possibile, la cooperazione degli svedesi e dei norvegesi. Il problema circa il da farsi se la Norvegia e la Svezia rifiutavano, il che sembrava assai probabile, non fu mai affrontato.

In Scandinavia a questo punto si verificò un brillante episodio. Il lettore rammenterà il mio desiderio di catturare la nave ausiliaria della *Spee*, l'*Altmark*, che serviva da prigioniera

agli equipaggi dei nostri mercantili affondati dai tedeschi. I prigionieri britannici che il comandante Langsdorff, in ossequio alle leggi internazionali, aveva sbarcato nel porto di Montevideo, ci avevano detto che a bordo dell'*Altmark* si trovavano quasi trecento marinai appartenenti alla nostra marina mercantile. Per circa due mesi l'*Altmark* si era nascosta nell'Atlantico meridionale e poi, sperando che la caccia fosse finita, il suo comandante decise di tornare in Germania. La fortuna e i venti parvero a tutta prima aiutarla, e soltanto il 14 febbraio, dopo che aveva attraversato il braccio di mare tra l'Islanda e le isole Fär Öer, apparecchi della nostra aeronautica avvistarono l'*Altmark* nelle acque territoriali norvegesi.

16 febbraio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Circa il rapporto che ho avuto stamane, sembra che durante la giornata l'incrociatore e i cacciatorpediniere possano spostarsi a nord lungo la costa norvegese, catturando l'*Altmark* anche in acque territoriali, qualora riescano a scoprirla. Questa nave viola le leggi della neutralità trasportando prigionieri britannici in Germania. Si potrebbe anche inviare uno o due altri incrociatori, a esplorare lo Skagerrak durante la notte. L'*Altmark* deve venire considerata un trofeo inestimabile.

Secondo un comunicato dell'Ammiragliato: «alcune delle navi di Sua Maestà uscirono per assolvere la loro missione». L'*Altmark* fu scoperta da una flottiglia di cacciatorpediniere agli ordini del comandante Philip Vian della Regia Nave *Cossack*, ma per il momento non subì molestie di sorta. Essa cercò rifugio nel fiordo di Jössing, uno stretto braccio di mare che penetrava entro la terra per una estensione di un miglio e mezzo tra alti dirupi coperti di neve. Due cacciatorpediniere britannici ebbero ordine di abbordarla per procedere a una ispezione. Ma all'ingresso del fiordo si presentarono a incontrarli due cannoniere norvegesi, i cui ufficiali affermarono che l'*Altmark* era disarmata, che il suo carico era stato esaminato il giorno precedente e che le era stato accordato il permesso di continuare il viaggio verso la Germania attraverso le acque

territoriali norvegesi. Di conseguenza i nostri due cacciatorpediniere si ritirarono.

Quando però questa notizia giunse all'Ammiragliato, io intervenni e, con l'appoggio del ministro degli Esteri, inviai alle nostre navi l'istruzione di penetrare nel fiordo. Non mi accadde spesso di assumere in modo diretto il comando di un'azione; ma questa volta trasmisi al comandante Vian il seguente ordine:

16 febbraio 1940, 5.25 p. m.

A meno che una torpediniera norvegese accompagni a Bergen l'*Altmark* con una guardia mista anglo-norvegese a bordo, siete autorizzato ad abbordare l'*Altmark*, liberando i prigionieri e prendendo possesso della nave sino all'arrivo di ulteriori istruzioni. Qualora la torpediniera norvegese interferisse nella vostra azione, le darete avviso di tenersi in disparte. Se dovesse far fuoco risponderete soltanto qualora l'attacco sia energico, nel qual caso vi difenderete senza usare più forza del necessario e cessando il fuoco appena essa desista.

Vian si incaricò del rimanente. Quella stessa notte, a bordo del suo *Cossack* con i riflettori accesi, entrò nel fiordo tra le masse di ghiaccio galleggianti. In primo luogo salì a bordo della cannoniera norvegese *Kjell*, per domandare che l'*Altmark* venisse accompagnata a Bergen sotto scorta, e fosse sottoposta a un'inchiesta a norma delle leggi internazionali. Il comandante norvegese reiterò le sue assicurazioni che l'*Altmark* era stata perquisita due volte, che era disarmata e a bordo non v'era traccia di prigionieri di guerra britannici. Vian allora dichiarò di voler salire a bordo dell'*Altmark* e invitò l'ufficiale norvegese ad accompagnarlo. La proposta fu respinta.

Intanto l'*Altmark*, che aveva salpato, nel tentativo di speronare il *Cossack* si arenò. Il *Cossack* si affiancò alla nave nemica e i suoi uomini balzarono all'abbordaggio, dopo aver lanciato i grappini. Si svolse un breve combattimento corpo a corpo, nel corso del quale si ebbero quattro morti e cinque feriti di parte germanica; una parte dell'equipaggio cercò scampo a riva, il resto si arrese. Cominciò la ricerca dei prigionieri britannici, che furono ben presto scoperti, chiusi a centinaia nella stiva, nei magazzini dei viveri e perfino in un serbatoio vuoto di

nafta. Allora si levò il grido: « Ecco la marina! », le porte furono abbattute e i prigionieri si affollarono sul ponte. Un totale di 299 uomini venne così liberato e trasbordato sui nostri caccia. Si scoprì inoltre che l'*Altmark* era armato con due cannoni a tiro rapido e quattro mitragliatrici e che, sebbene gli ufficiali norvegesi fossero saliti a bordo due volte, in pratica non era stata effettuata nessuna perquisizione. Le cannoniere norvegesi si mantennero passive durante tutta la scena. A mezzanotte Vian uscì dal fiordo, facendo rotta verso il golfo di Forth.

All'Ammiragliato l'ammiraglio Pound e io attraversammo ore di grande ansietà. Avevo messo in un bel guaio il Ministero degli Esteri ed ero pienamente consapevole della gravità tecnica delle misure adottate. Per giudicarle nella giusta luce bisogna ricordare che fino allora la Germania aveva colato a picco 218.000 tonnellate di naviglio mercantile scandinavo, con una perdita per la Scandinavia di 555 vite umane. Ma l'opinione pubblica della Gran Bretagna e il Governo si preoccupavano soltanto di sapere se a bordo si fossero trovati o no prigionieri britannici. La nostra gioia quando alle tre del mattino giunse la notizia che se ne erano scoperti e liberati trecento fu immensa. Questo era il fatto di maggior importanza.

Basandoci sul presupposto che i prigionieri si trovassero in uno stato pietoso in conseguenza della mancanza di cibo e della prigionia, inviammo ambulanze, medici, giornalisti e fotografi al porto di Leith dove dovevano sbarcare. Ma siccome a bordo del cacciatorpediniere avevano ricevuto le cure necessarie, godevano buona salute e apparivano in ottime condizioni, si pensò bene di non dare pubblicità a questa parte dell'episodio. La loro liberazione e la condotta valorosa del comandante Vian sollevarono in Gran Bretagna un'ondata di entusiasmo pari quasi a quella che aveva salutato l'affondamento della *Graf Spee*. Ambedue questi eventi mi diedero maggior forza e accrebbero il prestigio dell'Ammiragliato. Il grido « Ecco la marina! » passò di bocca in bocca.

Alla condotta del Governo norvegese debbono venir concesse molte attenuanti in quanto esso, terrorizzato dalla minaccia tedesca, sfruttava la nostra tolleranza. Una violenta pro-

testa per la violazione delle acque territoriali da noi compiuta venne indirizzata dalla Norvegia al Governo britannico. Il discorso tenuto da Chamberlain alla Camera dei Comuni conteneva l'essenza della nostra replica:

Secondo il punto di vista esternato dal professor Kolt (Primo Ministro norvegese) il Governo norvegese non ha nulla da obiettare al fatto che una nave da guerra germanica usufruisca delle acque territoriali norvegesi, su una estensione di centinaia di miglia, allo scopo di sfuggire alla cattura in alto mare o di convogliare prigionieri di guerra britannici verso un campo di concentramento tedesco. Un concetto simile differisce dall'interpretazione che il Governo di Sua Maestà applica alle leggi internazionali. Noi riteniamo che esso darebbe veste legale agli abusi compiuti dal naviglio da guerra germanico in acque neutrali e verrebbe a creare una situazione cui il Governo di Sua Maestà non acconsentirebbe mai in nessuna circostanza.

Come abbiamo veduto, il 14 dicembre Hitler aveva preso la decisione di invadere la Norvegia e l'opera preparatoria veniva svolta sotto la direzione di Keitel. Senza dubbio l'episodio dell'*Altmark* servì di sprone all'azione. Il 20 febbraio, dietro suggerimento di Keitel, Hitler chiamò urgentemente a Berlino il generale von Falkenhorst che in quell'epoca comandava un corpo d'armata a Coblenza. Nel 1918 Falkenhorst aveva partecipato alla campagna di Finlandia e il colloquio con il Führer prese le mosse da tale precedente. Al processo di Norimberga il generale descrisse la conversazione nei termini seguenti:

Hitler si richiamò alla mia esperienza in Finlandia e disse: « Sedetevi e ditemi che cosa faceste allora! ». Dopo un momento però m'interruppe. Mi accompagnò presso una tavola coperta di carte geografiche. « Ho in progetto un piano simile » disse. « Sono informato che gli inglesi intendono sbarcare in Norvegia e voglio giungere a occuparla prima di loro. »

Poi prese a camminare avanti e indietro, esponendo le sue ragioni. « L'occupazione britannica della Norvegia costituirebbe una mossa strategica di aggiramento che condurrebbe gli inglesi sino al Baltico,

ove noi non abbiamo né truppe né fortificazioni costiere. Il successo già ottenuto a oriente e quello che stiamo per ottenere a occidente sarebbero annullati, in quanto il nemico verrebbe così a trovarsi in posizione di avanzare su Berlino spezzando la spina dorsale dei nostri due fronti. In secondo e terzo luogo la conquista della Norvegia assicurerà la libertà di movimento della nostra flotta nella baia di Wilhelmshaven e proteggerà le nostre importazioni di ferro svedese.» Alla fine il Führer disse: «Vi nomino comandante della spedizione».

Nel corso del medesimo pomeriggio Falkenhorst venne di nuovo chiamato alla Cancelleria per discutere nei particolari con Hitler, Keitel e Jodl i piani per le operazioni in Norvegia. L'ordine di precedenza delle varie azioni costituiva un problema della massima importanza. Hitler era incerto se dovesse impegnarsi a fondo in Norvegia prima o dopo le esecuzioni del "Caso Giallo", l'attacco contro la Francia. Il 1° marzo si decise: la Norvegia doveva avere la precedenza. Nel diario di Jodl, in data 3 marzo si legge: *"Il Führer decide di mettere in effetto l'Operazione Weser prima del 'Caso Giallo', con pochi giorni di intervallo"*.

Da qualche tempo avevano cominciato a verificarsi preoccupanti attacchi contro il nostro naviglio mercantile lungo la costa orientale. Oltre ai transatlantici con destinazione nei grandi porti, ogni giorno circa trecentoventi navi tra le 500 e le 2000 tonnellate, molte delle quali adibite al trasporto del carbone per Londra e il sud dell'Inghilterra, si spostavano lungo la costa, in alto mare o nell'interno dei porti. Pochi di questi bastimenti erano dotati di armi antiaeree e, di conseguenza, l'aeronautica nemica concentrava volentieri i suoi attacchi sulla facile preda, giungendo fino ad attaccare i fari galleggianti. Questi fedeli servitori dei marinai, ormeggiati in posizioni aperte vicino ai banchi di sabbia della costa, erano utili persino agli U-Boote e durante la guerra precedente nessuno aveva mai pensato di affondarli. Ma adesso molti furono colati a picco o danneggiati e l'episodio più doloroso si verificò al largo dell'Humber dove un feroce attacco con mitraglia-

mento contro uno di questi fari uccise otto dei nove componenti l'equipaggio.

Come già contro gli attacchi subacquei, il sistema dei convogli aveva dato ottima prova contro gli attacchi aerei, ma ora si presero tutte le misure necessarie per dotare ogni nave di armi speciali. Non avendo cannoni antiaerei a sufficienza, impiegammo ogni sorta di difese: persino un razzo del tipo usato per il lancio delle cinture di salvataggio riuscì ad abbattere un aereo tedesco. Le navi mercantili inglesi e alleate in navigazione lungo la costa orientale ricevettero in dotazione le mitragliatrici non utilizzate dalla Home Fleet, insieme con un congruo numero di cannonieri della marina, i quali venivano spostati con le loro armi da una nave all'altra in occasione di viaggi in zona pericolosa. Alla fine di febbraio anche l'esercito poté prestare il suo aiuto e in tal modo ebbe origine un corpo che fu più tardi conosciuto con il nome di Reale Artiglieria marittima. Al culmine della guerra nel 1944, questo compito aveva assorbito più di 38.000 tra ufficiali e soldati regolari, 14.000 dei quali provenivano dall'esercito. Inoltre, entro un breve periodo di tempo gli apparecchi da caccia dei più vicini aeroporti furono in grado di difendere vaste sezioni della rotta percorsa dai convogli lungo la costa orientale. In tal modo si combinava l'opera delle tre forze armate dello Stato. Gli aeroplani nemici dovettero subire costante decimazione e quando le incursioni contro il naviglio mercantile di tutti i paesi, di solito indifeso, si rivelarono più costose del previsto, gli attacchi diminuirono sensibilmente.

L'orizzonte era oscuro. Negli oceani, dopo la distruzione della *Graf Spee* avvenuta in dicembre, non si era più svolta attività di navi nemiche, e il nostro sforzo per eliminare dagli oceani tutto il traffico tedesco continuava senza sosta. Durante il mese di febbraio sei navi tedesche lasciarono i porti spagnoli tentando di raggiungere la Germania: soltanto una riuscì nell'intento; delle rimanenti, tre furono catturate, una si autoaffondò e una naufragò in Norvegia. Sette altri piroscafi tedeschi che cercavano di violare il blocco furono intercettati dalle nostre pattuglie nel corso di febbraio e marzo. Tutti, eccetto uno, vennero colati a picco dai loro comandanti.

In totale, al principio di aprile del 1940 la Germania aveva perduto 71 navi per un complesso di 340.000 tonnellate a causa di cattura o auto-affondamento, mentre altre 215 navi erano internate in porti neutrali. Avendo constatato che le nostre navi mercantili erano dotate di armi, gli U-Boote avevano abbandonato l'impiego del cannone per il siluro; il loro successivo accorgimento era stato il passaggio dal siluro alla più vile forma di offesa bellica: la mina vagante. Abbiamo veduto come si fosse affrontato e domato l'attacco delle mine magnetiche; nondimeno più di metà delle nostre perdite in gennaio furono dovute a questa causa e oltre due terzi delle perdite totali ricaddero sui neutrali.

Alla fine di febbraio, durante la presentazione del bilancio della marina, passai in rassegna i particolari salienti della guerra sul mare. Ritenevo che i tedeschi avessero perduto metà degli U-Boote di cui disponevano al momento dell'entrata in guerra. Contrariamente al previsto, pochi sommergibili nuovi avevano fatto la loro apparizione. In realtà, come sappiamo ora, erano stati affondati sedici sommergibili cui se ne sarebbero aggiunti altri nove alla fine di febbraio. Il massimo sforzo bellico del nemico non si era ancora concretato. Il nostro programma di costruzione di navi minori, destinate a servir da scorta o a sostituire le navi mercantili, era assai ampio. La marina aveva assunto il controllo della costruzione di naviglio mercantile e Sir James Lithgow, l'armatore di Glasgow, era entrato a far parte dell'Ammiragliato a tale scopo. Durante i primi sei mesi di questa nuova guerra in corso avevamo perduto meno di 200.000 tonnellate contro le 450.000 tonnellate perdute nel fatale mese di aprile del 1917. Intanto avevamo continuato a catturare carichi destinati al nemico per un tonnellaggio superiore a quello da noi perduto.

« Ogni mese le importazioni sono migliorate » dissi alla fine del mio discorso. « Durante il mese di gennaio, a dispetto dei sommergibili, di mine, tempeste invernali e nebbia, la marina ha fatto entrare nei porti inglesi rifornimenti in quantità superiore ai quattro quinti della importazione normale effet-

tuata nei tre anni precedenti... Quando si consideri il grande numero di navi che sono state requisite dalla marina, o adibite al trasporto delle nostre truppe attraverso la Manica o ai convogli militari su tutti gli oceani del mondo, non mi sembra che i risultati siano tali, e voglio esprimermi con prudenza, da suscitare abbattimento o allarme. »

CAPITOLO XI

PRIMA DELL'URAGANO

Marzo 1940

La flotta rientra a Scapa Flow - Nostro viaggio attraverso il braccio di mare tra la Scozia e le Ebridi - Un allarme aereo - « Il rapporto parla di mine nel golfo » - Miglioramenti a Scapa Flow - I piani di Hitler che oggi ci sono noti - Disperate condizioni della Finlandia; vani sforzi di Daladier; i termini dell'armistizio russo-finnico; nuovi pericoli in Scandinavia - Operazione "Royal Marine"; le mine fluviali sono pronte; opposizione di Daladier - Caduta del Gabinetto Daladier - Mia lettera al nuovo Primo Ministro Reynaud - Riunione del Supremo Consiglio di Guerra, 28 marzo; Chamberlain passa in rassegna gli avvenimenti - Decisione di minare le acque territoriali norvegesi - Sette mesi di ritardo - Varie proposte per l'offensiva - Discorso di Chamberlain, 5 aprile 1940 - Indizi di una imminente azione tedesca.

LA data del 12 marzo era stata fissata per l'attesa riutilizzazione di Scapa Flow da parte della flotta che vi avrebbe di nuovo stabilito la sua base principale. Ritenni di potermi concedere il lusso di esser presente in una circostanza tanto importante per la marina e mi imbarcai sulla Clyde, sulla nave ammiraglia dell'ammiraglio Forbes.

La flotta si componeva di cinque corazzate, una divisione di incrociatori e una ventina di cacciatorpediniere. Il viaggio di ventiquattro ore doveva svolgersi attraverso il canale di Minch (1). All'alba dovevamo oltrepassare lo stretto del Mare del Nord e a mezzogiorno circa dovevamo giungere a Scapa Flow, dove qualche ora prima sarebbero arrivate l'*Hood* e altre navi provenienti da Rosyth, lungo la costa orientale. La

(1) Cioè in quel tratto di mare che separa la Scozia dalle Ebridi e che una volta era chiamato Mare di Caledonia. (N.d.T.)

navigazione nel canale di Minch è difficile e la sua via d'uscita, a nord, ha una larghezza di appena un miglio. Da ogni lato si ergono nude scogliere e catene di rocce, e si diceva che tre U-Boote si trovassero in quelle acque chiuse. L'illuminazione normale del tempo di pace era abolita e noi dovevamo procedere ad alta velocità e su una rotta a continui zig-zag. Era un genere di navigazione che la marina apprezzava moltissimo. Ma proprio mentre stavamo per partire, dopo la colazione, il comandante in seconda, ufficiale di rotta della nave ammiraglia, cui incombeva la diretta responsabilità della traversata, fu colpito da un improvviso attacco di influenza. Il suo aiutante, un tenente di vascello dall'aria molto giovane, salì sul ponte per assumere il comando dei movimenti della flotta. Rimasi impressionato alla vista di quell'ufficiale che senza preavviso doveva sobbarcarsi un compito per adempiere il quale occorreva tanta scienza, tanta precisione e discernimento. La compostezza esteriore non riusciva completamente a mascherare la sua soddisfazione.

Dovevo discutere molte questioni con il comandante in capo e quando risalii sul ponte era già passata la mezzanotte. Sembrava che la grande nave, fendendo le acque a quasi sedici nodi orari, attraversasse un'atmosfera di velluto nero. L'aria era limpida ma non si scorgevano né stelle né luna; si vedeva soltanto da poppa l'oscura sagoma della nave che ci seguiva. Trenta unità navigavano in formazione, senz'altra luce eccetto quella dei piccoli fanali poppieri, e cambiavano rotta di continuo secondo le norme di difesa contro i sommergibili. Da cinque ore non si eran potuti effettuare né osservazioni stellari né punti a terra. Quando, poco dopo, l'ammiraglio mi raggiunse, gli dissi: « Ecco una responsabilità che non avrei piacere di assumere. Come potete essere certo di trovarvi all'alba all'angusto sbocco del canale? ». « Che cosa fareste » replicò egli « se foste l'unica persona a bordo in grado di dare ordini? » Risposi subito: « Mi ancorerei in attesa del mattino. "Gettate l'ancora!" come a suo tempo ordinò Nelson ». Ma l'ammiraglio disse: « Ci sono quasi duecento metri d'acqua sotto di noi in questo momento ». Naturalmente io avevo completa fiducia nella marina, e se ho riportato questo colloquio

è stato solo perché il profano comprenda la meravigliosa abilità e precisione, in virtù delle quali i marinai possono assolvere, qualora la necessità lo imponga, compiti che all'uomo di terra appaiono inattuabili.

Mi svegliai dopo le otto quando, già in acque aperte fuori del canale, navigavamo intorno all'estremità occidentale della Scozia verso Scapa Flow. Ci trovavamo a un'ora o poco più di cammino dall'ingresso del golfo, quando venne segnalato che diversi aerei tedeschi avevano lanciato mine proprio all'imbocco principale cui eravamo diretti. Allora l'ammiraglio Forbes decise di mantenersi al largo, continuando la rotta verso occidente per ventiquattr'ore, sin che il canale fosse di nuovo praticabile, e l'intera flotta incominciò a mutar rotta. L'ammiraglio mi disse: « Posso farvi portare a terra da un cacciatorpediniere se non vi spiace trasbordare. L'*Hood* è già in porto e potrà accogliervi ». Siccome ero riuscito a strappare con difficoltà i tre giorni necessari per il viaggio alle mie cure di Governo, accettai l'offerta. Il nostro bagaglio fu rapidamente portato sul ponte, la nave ammiraglia ridusse la velocità a tre-quattro nodi e un'imbarcazione con un equipaggio di dodici uomini muniti di cinture di salvataggio venne calata in mare. I miei compagni vi avevano già preso posto e io stavo accomiatandomi dall'ammiraglio, quando risuonò un segnale d'allarme aereo e, mentre i marinai correvano alle batterie antiaeree, altre misure venivano messe in atto sulla nave pervasa da un'improvvisa attività.

Temevo che la nave fosse costretta a rallentare in acque dove si era individuata la presenza di U-Boote, ma l'ammiraglio disse che non v'era ragione di inquietudine e mi indicò cinque cacciatorpediniere che stavano disponendosi tutto attorno a grande velocità, mentre un sesto aspettava di prenderci a bordo. Per percorrere il miglio di distanza che ci separava dal cacciatorpediniere occorreva un quarto d'ora di lancia a remi. Tutto era simile ai tempi andati, eccetto il fatto che i marinai non erano più esperti vogatori come nel passato. La nave ammiraglia aveva già ripreso velocità e si stava allontanando dietro il rimanente della flotta prima che salissimo a bordo. Tutti gli ufficiali del caccia erano ai loro posti e ad



27. Certo la strenua resistenza finlandese fu anche resa possibile dall'alto grado di preparazione sportiva dei soldati.
Qui un reparto di sciatori durante una sosta.

28. La politica del realismo può essere una giustificazione all'aggressione alla Finlandia. Ma il popolo finlandese si attirò in quei giorni le simpatie di tutto il mondo per il valore e l'abnegazione con cui difese la propria terra. Soldati finnici portano una mitragliatrice pesante in posizione.



incontrarci si fece avanti l'ufficiale medico che ci condusse nel quadrato degli ufficiali, ove i suoi ferri erano disposti sul tavolo in previsione di qualche disgrazia. Ma l'incursione aerea non ebbe luogo e continuammo il cammino a tutta velocità verso Scapa. Vi entrammo per Switha Sound che è un piccolo canale secondario dove non si aveva timore che fossero state lanciate mine. «Questo è l'ingresso dei fornitori» disse Thompson, il mio aiutante di bandiera. In verità era l'imbocco riservato alle navi da trasporto. «È l'unico permesso alla flottiglia» disse il luogotenente del cacciatorpediniere con accento risentito. Per ristabilire il buon umore gli chiesi se ricordasse la poesia di Kipling:

*Mines reported in the fairway,
Warn all traffic and detain.
"Sent up..."*

e lo lasciai continuare:

Unity, Claribel, Assyrian, Stormcock, and Golden Gain (1).

Presto ci accostammo all'*Hood* dove fummo ricevuti dall'ammiraglio Withworth che aveva raccolto attorno a sé la maggior parte dei suoi ufficiali. A bordo trascorsi una serata piacevole, prima del lungo giro di ispezione che avrebbe dovuto occupare tutto il giorno seguente. Questa fu l'ultima volta che misi piede sull'*Hood* sebbene esso prestasse ancora servizio quasi due anni, prima di essere affondato dalla *Bismarck* nel 1941.

Sei mesi e più di costanti sforzi e di lavori effettuati secondo un criterio di stretta precedenza avevano posto riparo alle negligenze del tempo di pace. Le tre entrate principali del golfo erano difese da mine e reti e tra l'altro si era provveduto a chiudere con navi affondate a sbarramento il passaggio di Kirk Sound attraverso il quale il sommergibile di Prien era penetrato per affondare la *Royal Oak*. Molte altre navi sarebbero presto state affondate in aggiunta a quelle. Una numerosa guarnigione armava la base e le batterie in continuo

(1) Il rapporto parla di mine nel golfo, sospendete il traffico e date avviso. La *Unity*, la *Claribel*, l'*Assyrian*, la *Stormcock* e la *Golden Gain* hanno avuto ordine di entrare in azione.

aumento. Avevamo progettato di mettere in azione oltre 120 cannoni antiaerei, numerosi proiettori e una linea di sbarramento di palloni aerostatici per avere il controllo del cielo nella zona di ancoraggio della flotta. Non tutte queste misure erano state completamente messe in atto, ma le difese aeree erano già formidabili. Un incessante servizio di pattuglie sorvegliava gli accessi al golfo e una delle migliori installazioni Radar allora esistenti poteva in qualsiasi ora del giorno e della notte richiamare su Scapa Flow la protezione di due o tre squadriglie di *Hurricanes* dall'aeroporto di Caithness. Finalmente la Home Fleet aveva una base. Era la famosa base da cui, durante la guerra precedente, la marina di Sua Maestà aveva dominato i mari.

Sebbene, come è ora a nostra conoscenza, per l'invasione della Francia e dei Paesi Bassi fosse già stata stabilita la data del 10 maggio, Hitler non aveva ancora fissato il giorno preciso dell'attacco alla Norvegia che doveva aver luogo in precedenza. Molti avvenimenti dovevano verificarsi prima. Il 14 marzo Jodl scrisse nel suo diario: « *Nel Mare del Nord vigilano quindici o sedici sommergibili inglesi, non si sa se con il compito di proteggere le operazioni di quella marina o di impedire le nostre. Il Führer non ha ancora deciso la causa da addursi come giustificazione per l'“Operazione Weser”* ».

Nei reparti della macchina bellica tedesca addetti alla preparazione dei piani, si svolgeva un'intensa attività. L'attacco contro la Norvegia e l'invasione della Francia venivano preparati simultaneamente e in modo efficientissimo. Il 20 marzo Falkenhorst annunciò di esser pronto a intraprendere l'azione a lui affidata nello svolgimento del piano “Weser”. Durante il pomeriggio del 16 marzo, il Führer tenne una riunione militare e si fissò per il giorno “D” una data provvisoria, il 9 aprile. L'ammiraglio Raeder nel corso della riunione disse:

... A mio parere in questo momento il pericolo di uno sbarco inglese in Norvegia non è più molto grave... Alla domanda circa le operazioni che i britannici intenderebbero svolgere a nord nel prossimo futuro, si può rispondere come segue: essi compiranno ulteriori sforzi per

impedire il traffico tedesco in acque neutrali e per provocare incidenti che possano costituire il pretesto a un'azione contro la Norvegia. Uno dei loro obiettivi è stato ed è tuttora di porre termine alle importazioni germaniche di ferro da Narvik. Queste dovranno però venire interrotte, almeno temporaneamente, anche in caso di attuazione del piano "Weser".

Presto o tardi la Germania dovrà affrontare la necessità di mettere in effetto l'operazione "Weser". *Di conseguenza è consigliabile intraprenderla al più presto, almeno entro il 15 aprile poiché dopo quella data le notti si accorceranno: il 7 aprile sorgerà la luna nuova. Se l'operazione "Weser" viene ritardata ulteriormente, la capacità operativa della marina si troverà a esser sensibilmente ridotta. I sommergibili possono rimanere nell'attuale posizione soltanto per altre due o tre settimane. Le condizioni atmosferiche favorevoli all'operazione "Gelb" (gialla) non si addicono all'operazione "Weser"; in questo caso la nebbia e il cielo coperto sono preferibili. Al momento presente lo stato generale di preparazione delle forze navali e delle navi è buono.*

Sin dal principio dell'anno i sovietici avevano scatenato contro i finnici le loro principali forze, raddoppiando i tentativi di sfondare la linea Mannerheim prima dello scioglimento delle nevi. Ahimé, in quell'anno la primavera e il disgelo su cui i finnici basavano le loro speranze giunsero con un ritardo di sei settimane. La grande offensiva russa sull'istmo, che doveva durare quarantadue giorni, ebbe inizio il 1° febbraio, accompagnata da massicci bombardamenti aerei sui depositi e sui nodi ferroviari delle retrovie. Dieci giorni di ininterrotti bombardamenti dell'artiglieria pesante russa, ammassata in enorme quantità, precedettero il principale attacco della fanteria. Dopo una lotta di due settimane la linea di resistenza fu spezzata. Gli attacchi aerei contro Viipuri che era la base e il forte-chiave della difesa finnica aumentarono di intensità; alla fine del mese il sistema difensivo della linea Mannerheim era disorganizzato e i sovietici potevano concentrare tutte le loro energie contro il golfo di Viipuri. I finnici si trovavano a corto di munizioni e le loro truppe erano esauste.

La lodevole correttezza che ci aveva privati di ogni iniziativa nel campo strategico ci impedì anche di inviare rifornimenti o di prendere misure efficaci in aiuto dei finlandesi. Sino a quel momento avevamo potuto mandare in Finlandia soltanto soccorsi di valore insignificante, sottratti alle nostre limitatissime scorte. Ma in Francia un sentimento più impetuoso e profondo aveva dominato gli animi, e ad esso Daladier aveva dato tutto il suo appoggio. Il 2 marzo, senza neppur consultare il Governo britannico, egli accondiscese a mandare in Finlandia cinquantamila volontari e un centinaio di apparecchi da bombardamento. Noi non eravamo certo in grado di dare un contributo simile e, considerati i documenti scoperti indosso al maggiore tedesco arrestato in Belgio e gli incessanti rapporti del servizio informazioni circa il costante concentramento di truppe tedesche sul fronte occidentale, un gesto di tal genere superava di molto i limiti della prudenza. Comunque convenimmo di inviare cinquanta bombardieri britannici. Il 12 marzo il Gabinetto decise di riesumare i piani per uno sbarco militare a Narvik e Trondheim, cui ne sarebbero seguiti altri a Stavanger e a Bergen, come parte di quell'aiuto alla Finlandia che i francesi ci avevano costretti a promettere. Questi piani dovevano esser pronti per la messa in opera entro il 20 marzo, sebbene non si fosse ancora ottenuto il permesso della Norvegia e della Svezia. Nel frattempo, il 7 marzo, Paasikivi si recò di nuovo a Mosca, questa volta per discutere i termini dell'armistizio. Il 12 marzo i finnici accettarono le condizioni imposte dai russi. Tutti i nostri progetti di sbarchi militari furono nuovamente messi da parte, e le forze che stavamo raccogliendo a tale scopo vennero in parte disperse. Le due divisioni che avevamo trattenuto in Inghilterra partirono per la Francia e la forza da noi riunita in previsione del colpo contro la Norvegia si trovò ridotta a undici battaglioni.

Nel frattempo il piano "Royal Marine" era giunto a maturazione, mercé cinque mesi di sforzi intensi durante i quali l'Ammiragliato aveva approfittato dei diritti di precedenza accordatigli. Sulle alte propaggini del Reno, l'ammiraglio Fitz-

gerald, insieme con il suo piccolo seguito di esperti ufficiali e marinai britannici, infiammati tutti dall'idea di vibrare un nuovo colpo, aspettava l'ordine di azione. Nelle Appendici si troverà una mia minuziosa descrizione del piano. In marzo tutto era pronto e mi decisi a chiedere ai miei colleghi e ai francesi il permesso di mettere in atto questo piano offensivo progettato con tanta cura. Il Gabinetto di guerra me lo accordò prontamente, lasciandomi libero di prendere accordi a tale scopo con il Governo francese, con l'appoggio del Ministero degli Esteri. Durante tutta la mia vita sono stato solidale con i francesi in ogni loro conflitto e vicissitudine; ritenevo quindi che essi sarebbero stati disposti a fare per me almeno quanto avrebbero fatto per qualsiasi altro straniero. Ma in questa fase della "guerra in sordina" non riuscii a smuoverli. Di fronte alle mie pressioni più energiche essi adottarono un sistema di rifiuto che non avevo avuto occasione di conoscere prima di allora e che non incontrai mai in seguito. Daladier mi dichiarò con aria straordinariamente formale che « lo stesso presidente della Repubblica era intervenuto affinché non si intraprendessero misure offensive tali da attirare rappresaglie contro la Francia ». L'idea che non si dovesse irritare il nemico mi parve poco persuasiva. Hitler aveva fatto del suo meglio per strangolare il nostro traffico commerciale marittimo minando i nostri porti. Lo avevamo sconfitto con l'impiego di mezzi puramente difensivi. Sembrava che un popolo civile e rispettabile potesse vibrare un colpo soltanto dopo averne ricevuto uno mortale. In quei giorni il pauroso vulcano germanico con tutti i suoi crateri sotterranei era prossimo al punto di esplosione. Vi erano ancora pochi mesi di falsa guerra. Da una parte discussioni insignificanti, nessuna decisione, o decisioni presto annullate, e la regola: « Non mostratevi scortesi verso il nemico, l'unico risultato che otterreste sarebbe quello di irritarlo ». Dall'altra parte, il destino che si preparava: una enorme macchina distruttrice che tra poco si sarebbe scagliata contro di noi!

La sconfitta militare della Finlandia ebbe ripercussioni anche in altri campi. Il 18 marzo ebbe luogo al Passo del Brennero un incontro tra Mussolini e Hitler, nel corso del quale Hitler diede deliberatamente al suo ospite italiano l'impressione che la Germania fosse lontanissima dal progettare un attacco in occidente. Il 19 Chamberlain parlò alla Camera dei Comuni e, in considerazione della crescente ondata di critiche, espose con sufficienti particolari la storia degli aiuti britannici alla Finlandia. A ragione fece risaltare come il concetto prevalente della nostra azione fosse stato quello di rispettare la neutralità della Norvegia e della Svezia, e difese il Governo che si era astenuto dall'appoggiare con eccessiva energia la causa finnica cui arridevano scarse probabilità di successo. La disfatta finlandese fu fatale al Governo di Daladier che aveva preso una iniziativa personale, risoluta se pur tardiva, in aiuto della Finlandia, attribuendo a quel conflitto un'importanza sproporzionata nel confronto di tutti i nostri altri problemi. Il 21 marzo, sotto la presidenza di Reynaud, si formò un nuovo Gabinetto, disposto ad adottare una condotta di guerra assai più energica.

I miei rapporti con Reynaud avevano basi molto diverse da quelli che si erano stabiliti tra me e Daladier. Di fronte al patto di Monaco, Reynaud, Mandel e io avevamo provato lo stesso senso di indignazione, mentre Daladier si era mantenuto dalla parte opposta. Di conseguenza salutai con piacere il cambiamento di Governo, in quanto oltre a tutto ero animato dalla speranza che fosse giunto il momento propizio alla messa in opera delle mie mine fluviali.

22 marzo 1940

Mr. Churchill a M. Reynaud

Non so dirvi quanto sia lieto che tutto si sia svolto con tanta rapidità ed esito così felice e soprattutto che Daladier abbia accettato di far parte del vostro Gabinetto. Il suo atteggiamento ha destato viva ammirazione tra noi, come pure il contegno modesto di Blum.

Mi rallegro nel sapervi al timone con Mandel al vostro fianco, e spero che i nostri due Governi possano effettuare una strettissima

e attiva collaborazione. Come ben sapete, divido le ansietà sullo svolgimento generale della guerra che voi mi avete esposte l'altra sera e aspiro anch'io a misure energiche. Ma durante il nostro colloquio non prevedevo certo che gli eventi avrebbero così presto preso una svolta decisiva per voi. Siamo andati così d'accordo, durante gli ultimi tre o quattro anni, che spero di raggiungere con voi una profonda comprensione alla quale potrò dare il mio personale contributo.

Vi invio ora la lettera da me scritta a Gamelin nei riguardi della questione che mi ha condotto a Parigi la settimana scorsa e vi prego di accordare al progetto la vostra considerazione immediata. Sia il Primo Ministro che Lord Halifax desiderano vivamente di mettere in atto l'operazione ["Royal Marine"], e insieme con me essi stavano cercando di indurre il vostro predecessore ad accettarla. È un vero peccato perdere tanto tempo prezioso. Ho ora a mia disposizione più di 6000 mine e un getto ininterrotto (ahimé, soltanto sulla terra) continua a prodursi, ma naturalmente c'è sempre il pericolo che la segretezza venga meno, quando si verifichino ritardi.

Spero in una sollecita riunione del Consiglio Supremo, nel corso della quale confido si possa concertare un'azione di comune accordo tra *colleghi* francesi e inglesi, perché tali noi siamo.

Vi prego di porgere a Mandel i miei cordiali saluti e di accettare i miei migliori auguri per il vostro successo, al quale è affidata in gran parte la nostra comune salvezza.

Il 28 marzo i ministri francesi vennero a Londra per partecipare a una riunione del Supremo Consiglio di Guerra. Chamberlain aprì la seduta dando un riassunto chiaro e preciso della situazione, secondo il suo punto di vista. Con mia estrema soddisfazione la sua prima proposta fu di « mettere in effetto senza indugio una certa operazione, generalmente nota con il nome di "Royal Marine" ». Egli descrisse poi i particolari della esecuzione e parlò delle scorte accumulate per garantire un impiego prolungato ed efficace. La sorpresa sarebbe stata assoluta. L'operazione avrebbe avuto luogo soltanto in quella zona del Reno adibita quasi esclusivamente al traffico militare. Nessuna impresa del genere era stata attuata in precedenza, né mai si erano preparati dispositivi che potessero essere impiegati in acque fluviali, esercitando un effetto sicuro contro gli sbarramenti e le imbarcazioni in uso sui fiumi. Inoltre,

date le speciali particolarità dell'arma, essa non avrebbe potuto esercitare la sua azione in acque neutrali. Gli inglesi prevedevano che questo attacco avrebbe suscitato confusione e costernazione in massimo grado. Si sapeva che nessun popolo poteva predisporre piani ed effettuare preparativi bellici con la medesima efficienza del popolo tedesco, ma era altresì noto come nessun'altra nazione si lasciasse altrettanto sconvolgere quando i suoi progetti dovessero venir frustrati. I tedeschi sono incapaci di improvvisare. Chamberlain disse inoltre che la guerra aveva trovato le ferrovie germaniche in condizioni precarie e che, di conseguenza, i tedeschi erano maggiormente costretti a far dipendere il loro traffico dai corsi d'acqua. Oltre alle mine galleggianti si erano progettate altre armi, da lanciarsi per mezzo dell'aviazione entro i canali interni della Germania, ove non v'era corrente. Sottolineò che la sorpresa dipendeva dalla rapidità. Ogni ritardo avrebbe nuociuto alla segretezza e tra poco le condizioni del fiume sarebbero divenute assai favorevoli. Quanto al pericolo di rappresaglie tedesche, Chamberlain fece presente che la Germania se avesse ritenuto opportuno di bombardare le città francesi o inglesi non avrebbe certo atteso un pretesto. Tutto era pronto. Occorreva soltanto un ordine del Comando Supremo francese.

Poi Chamberlain disse che i tedeschi avevano solo due lati deboli: i rifornimenti del minerale di ferro e quelli di nafta, che provenivano da due opposti punti di Europa. Il minerale di ferro arrivava dal Nord. Egli spiegò con precisione il piano per intercettare il rifornimento tedesco del minerale di ferro dalla Svezia. Poi parlò dei pozzi di petrolio romeni e di Baku, che avrebbero dovuto essere preclusi alla Germania mediante un'azione diplomatica, qualora essa risultasse possibile. Ascoltai la sua poderosa argomentazione con crescente soddisfazione. Sino a quel momento non mi ero mai reso conto della profonda identità di vedute che mi univa a Chamberlain.

Reynaud parlò dell'influsso che la propaganda germanica esercitava sul morale della popolazione francese. Ogni notte la radio tedesca blaterava che il Reich non aveva verso la Fran-

cia alcun motivo di discordia; che alle origini della guerra stava l'assegno in bianco offerto dalla Gran Bretagna alla Polonia; che la Francia era stata trascinata nella guerra dagli inglesi; e persino che essa non si trovava in condizioni di poter resistere alla lotta. La linea di condotta adottata da Goebbels, nei riguardi della Francia, sembrava consistere in un prolungarsi della guerra secondo il lento ritmo attuale, nell'attesa che lo scoraggiamento si infiltrasse nelle file dei cinque milioni di francesi richiamati alle armi e che subentrasse a capo del paese un Governo disposto a concludere una pace di compromesso con la Germania a spese della Gran Bretagna.

Reynaud disse che in Francia si udiva spesso la domanda: « Come faranno gli Alleati a vincere la guerra? ». Il numero delle divisioni, « nonostante gli sforzi inglesi », aumentava più rapidamente sul lato tedesco che sul lato francese. Come potevamo sperare di assicurarci la superiorità di forze necessaria per riportare un successo sul fronte occidentale? Non sapevamo quale fosse in realtà la disponibilità di materiali in Germania e che cosa il nemico stesse facendo per aumentarla. In Francia si era creata la convinzione che la guerra fosse giunta a un punto morto e che la Germania non avesse da far altro che aspettare. Se non si fosse intrapresa un'azione per troncare i rifornimenti nemici di petrolio e di altre materie prime, « poteva diffondersi la sensazione che il blocco non costituisse un'arma abbastanza forte per assicurare la vittoria degli Alleati ». Per quanto riguardava l'operazione "Royal Marine" egli affermò che, sebbene ottima, essa non poteva rappresentare un fattore decisivo e avrebbe attirato sulla Francia tutte le conseguenti rappresaglie. Ciononostante, e purché si definissero altre questioni, egli era pronto a compiere il massimo sforzo per assicurarci la collaborazione francese. Il progetto di troncare i rifornimenti di ferro svedese alla Germania trovò in lui maggior rispondenza ed egli affermò che esisteva un diretto rapporto tra tali rifornimenti e la capacità produttiva dell'industria siderurgica tedesca. Concluse dicendo che, a suo avviso, gli Alleati avrebbero dovuto minare le acque territoriali lungo la costa della Norvegia, e in un secondo tempo impedire con un'azione consimile i tra-

sporti di ferro in partenza dal porto di Lulea. Particolare rilievo fu da lui dato alla necessità di ostacolare i rifornimenti di petrolio che la Germania otteneva dalla Romania.

Alla fine si decise che, dopo averne data comunicazione in termini generali alla Norvegia e alla Svezia, il 5 aprile noi avremmo iniziato la creazione di campi di mine nelle acque territoriali norvegesi e che, *subordinatamente alla collaborazione del Comitato di Guerra francese*, l'operazione "Royal Marine" sarebbe cominciata il 4 aprile con il lancio di mine fluviali nel Reno e proseguita il 15 aprile sugli altri corsi d'acqua tedeschi, per mezzo di aeroplani. Si convenne pure che, nel caso di un'invasione del Belgio da parte degli eserciti tedeschi, gli Alleati sarebbero immediatamente entrati in quel territorio senza aspettare un invito ufficiale. Inoltre giungemmo a un accordo nel senso che, se la Germania avesse invaso l'Olanda e il Belgio non si fosse mosso in suo aiuto, gli Alleati si sarebbero considerati autorizzati a entrare in territorio belga allo scopo di aiutare l'Olanda.

In fine, e su questo punto tutti si dimostrarono unanimi, il comunicato dichiarava che i Governi inglese e francese avevano approvato la seguente dichiarazione solenne:

Nel corso della presente guerra, le due nazioni non negozieranno né concluderanno armistizio o trattato di pace senza solenne reciproco accordo.

Più tardi questa clausola acquistò somma importanza.

Il 3 aprile il Governo britannico diede la sua approvazione alle decisioni del Supremo Consiglio di Guerra e l'8 aprile l'Ammiragliato fu autorizzato a minare i "corridoi" norvegesi. All'operazione dell'effettiva posa delle mine diedi il nome di "Wilfred" perché di per sé era insignificante e innocente. Siccome poteva provocare una ritorsione da parte germanica, si convenne anche di mandare una brigata inglese accompagnata da un certo contingente di truppe francesi a Narvik, per sgombrare il porto e avanzare poi sino alla frontiera svedese. Altre forze avrebbero dovuto essere inviate a Stavanger, Bergen e Trondheim allo scopo di vietare l'uso di queste basi al nemico.

Val la pena di ritornare con la mente al passato, per ricapitolare le fasi attraverso cui si era alla fine giunti alla decisione di minare i "corridoi" norvegesi (1). Io avevo chiesto che si procedesse in tal senso il 29 settembre 1939. Nel frattempo non si era verificata nessuna variante degna di nota. Le obiezioni tecniche e morali sulle basi della neutralità, la possibilità di rappresaglie tedesche contro la Norvegia, la necessità di arrestare l'affluenza del materiale di ferro in partenza da Narvik per la Germania, le eventuali ripercussioni sull'opinione pubblica dei paesi neutrali di tutto il mondo, tutti questi fattori si mantennero immutati. Ma finalmente il Supremo Consiglio di Guerra si era convinto che il Gabinetto di guerra aveva accettato lo schema risolvendosi a metterlo in esecuzione. Già una volta il suo consenso era stato accordato, per venir poi ritirato, quando le complicazioni inerenti alla guerra in Finlandia esercitarono un influsso deprimente su tutti i suoi membri. Per sessanta giorni il Gabinetto aveva incluso nel programma quotidiano di discussioni gli "aiuti alla Finlandia", senza che si giungesse a un qualsiasi risultato. La Russia aveva infranto e vinto la resistenza della Finlandia. Ora, dopo tante e inutili esitazioni, incertezze, cambiamenti di indirizzo politico, interminabili dibattiti tra persone stimabili e onorate, si era alla fine raggiunto un punto preciso in merito a un'azione che era stata richiesta sette mesi prima. Ma in

(1) 29 settembre 1939 - Il Primo Lord richiama l'attenzione del Gabinetto sulla importanza che il minerale di ferro svedese ha nei confronti dell'economia tedesca.

27 novembre 1939 - Il Primo Lord indirizza un promemoria al Primo Lord del Mare chiedendo che si prenda in esame la proposta di minare i corridoi norvegesi.

15 dicembre 1939 - Il Primo Lord presenta un'interpellanza al Gabinetto in merito alla questione dei trasporti via mare di minerali di ferro alla Germania.

16 dicembre 1939 - Un memorandum sull'argomento viene sottoposto all'attenzione del Gabinetto.

22 dicembre 1939 - Il Gabinetto prende in esame il memorandum.

5 febbraio 1940 - Discussione del Supremo Consiglio di Guerra a Parigi, sul problema in rapporto con la questione degli aiuti alla Finlandia (È presente W. Churchill).

19 febbraio 1940 - Al Gabinetto britannico si ripete il dibattito in merito alla proposta di minare i corridoi norvegesi. L'Ammiragliato viene autorizzato a preparare l'operazione.

29 febbraio 1940 - L'autorizzazione è ritirata.

28 marzo 1940 - Il Supremo Consiglio di Guerra decide affermativamente.

3 aprile 1940 - Il Gabinetto britannico prende la decisione finale in merito.

8 aprile 1940 - I campi di mine vengono posati.

guerra sette mesi sono molti. Adesso Hitler era pronto, con un piano assai più energico e meglio elaborato. Sarebbe difficile trovare un esempio tanto perfetto di come sia impossibile affidare a una commissione o a un gruppo di commissioni la condotta di una guerra. Ebbi la dolorosa sorte, nelle settimane seguenti, di sopportare parte della responsabilità e del risentimento originati dalla malaugurata campagna di Norvegia, lo svolgimento della quale verrà descritto in seguito. Se mi avessero permesso di agire liberamente e decisamente, quando per la prima volta ne avevo chiesto autorizzazione, si sarebbe potuta ottenere su questo importantissimo teatro di guerra una conclusione assai più favorevole con conseguenze diverse sotto tutti gli aspetti. Adesso non ci si poteva aspettare altro che un disastro.

Potea, non volle; or che vorria, non puote.

Può essere ora opportuno un accenno alle varie proposte di azioni offensive o di mezzi da impiegarsi a tale scopo, che nella mia subordinata posizione avanzai nel corso della "guerra in sordina". La prima, basata sul forzamento e la completa conquista del Baltico, se la sua esecuzione fosse stata possibile, avrebbe avuto un'importanza sovrana. Ma fu sconsigliata, causa la necessità di mettere in atto il programma di aumento delle forze aeree. La seconda concerneva la creazione di una squadra di "tartarughe navali", resistenti agli attacchi aerei e ai siluri, da effettuarsi mediante la ricostruzione delle corazzate tipo *Royal Sovereign*. Ma tale proposta non fu accettata, in vista degli sviluppi della guerra e della precedenza che si doveva accordare alla costruzione delle portaerei. La terza era la semplice operazione tattica di minare i "corridoi" norvegesi, al fine di troncare i rifornimenti di ferro alla Germania. La quarta riguardava il "Cultivator n. 6" e cioè un sistema a lunga scadenza per infrangere la situazione statica sul fronte francese senza ripetere le carneficine della precedente guerra. Ma questo piano fu superato dall'invasione corazzata germanica, nel corso della quale l'invenzione inglese dei carri

armati fu dai tedeschi rapidamente impiegata, per la nostra rovina e a riprova del valore superiore che la tattica offensiva poteva acquistare nell'attuale conflitto. La quinta era l'operazione "Royal Marine", ossia il piano di paralizzare il traffico sul Reno mediante il lancio e l'esplosione di mine fluviali. Parzialmente essa fu posta in esecuzione e dimostrò la propria efficacia sin dal primo momento in cui venne autorizzata. Il collasso generale della resistenza francese rese però vana la sua azione e, in ogni modo, sarebbe stato necessario un più prolungato periodo d'impiego perché il nemico ne risentisse danni veramente gravi.

Riassumendo: per quanto riguardava la guerra degli eserciti sul campo di battaglia, ero soggetto alla schiavitù del bombardamento difensivo. Sul mare, cercai sempre di affermare il valore dell'iniziativa contro il nemico, come una mossa capace di alleviare lo spaventoso cimento cui ci esponevamo, offrendo al suo attacco l'enorme bersaglio costituito dal nostro traffico mercantile. Ma in questa lunga stasi della "guerra in sordina", o "falsa guerra" come veniva comunemente definita negli Stati Uniti, né Francia né Gran Bretagna si rivelarono capaci di sostenere l'urto della vendetta tedesca. Soltanto dopo la sconfitta della Francia la Gran Bretagna, grazie ai vantaggi inerenti alla sua posizione isolata, trovò nello spasimo della disfatta, nella minaccia dell'annientamento totale, una forza di decisione pari a quella della Germania.

A questo punto cominciarono a giungere notizie di cattivo augurio, alle quali si poteva attribuire un diverso valore di attendibilità. Il 3 aprile, durante la riunione del Gabinetto di guerra, il segretario di Stato alla Guerra riferì che un rapporto giunto al suo Ministero parlava di un imponente raduno di forze che i germanici stavano mettendo in atto nei pressi di Rostock, con l'intenzione di invadere la Scandinavia in caso di necessità. Il ministro degli Esteri disse che le notizie da Stoccolma confermavano tale rapporto. Secondo informazioni provenienti dalla Legazione svedese a Berlino, navi per 200.000 tonnellate erano concentrate a Stettino e Swinemunde, con un

carico di truppe che le voci correnti facevano salire a 400.000 soldati. Venne ventilata l'ipotesi che queste forze si tenessero pronte a sferrare un contrattacco in caso di un nostro possibile colpo su Narvik o in altri porti norvegesi, nei cui riguardi la Germania sembrava ancora nutrire ansietà.

Ben presto fummo informati che la Commissione francese di guerra non intendeva acconsentire all'esecuzione del piano "Royal Marine". L'iniziativa di minare le acque territoriali norvegesi godeva le sue simpatie, ma la Commissione era risolutamente contraria a qualsiasi impresa che potesse attirare rappresaglie sulla Francia. Reynaud ci espresse il suo rincrescimento per il tramite dell'ambasciatore francese a Londra. Chamberlain, ormai deciso a intraprendere un'azione aggressiva, fu assai irritato da questo rifiuto e in una conversazione con Corbin condizionò i due piani l'uno all'altro. I britannici erano disposti a troncare i rifornimenti di ferro alla Germania, assecondando il desiderio francese, purché a loro volta i francesi ci permettessero di vendicare per mezzo del "Royal Marine" i danni che avevamo sofferto e soffrivamo a causa delle mine magnetiche. Per quanto il mio desiderio di vedere applicato tale piano fosse vivissimo, non avrei mai creduto che il Primo Ministro prendesse una posizione così decisa. Ambe le operazioni costituivano un sistema di offensiva contro il nemico e avrebbero messo fine al lungo periodo di stasi che, secondo me, andava a profitto della Germania. Ma se un breve ritardo poteva metterci in grado di indurre la Francia ad accettare l'esecuzione dei due piani, ero dispostissimo a rimandare di qualche giorno l'esecuzione del "Wilfred".

A tale proposito, il Primo Ministro era così favorevole al mio punto di vista, che pareva pensassimo all'unisono. Mi chiese di recarmi a Parigi per tentare di far opera di persuasione su Daladier il quale evidentemente era la causa principale del rifiuto francese. La sera del 4 aprile, durante una cena dell'Ambasciata britannica con Reynaud e altri membri del suo Ministero, mi parve che si fosse raggiunto un soddisfacente accordo. Anche Daladier era stato invitato, ma accampò un impegno precedente. Presi con lui un appuntamento per il mattino successivo. Pur ripromettendomi di fare

tutto il possibile per convincerlo, chiesi al mio Governo l'autorizzazione di informarlo che eravamo disposti a mettere in atto il piano "Wilfred" indipendentemente dall'attuazione del piano "Royal Marine".

Vidi Daladier in rue St.-Dominique, a mezzogiorno del 5 aprile, ed ebbi con lui un serio colloquio. Accennai al fatto che la sera avanti egli non aveva preso parte alla nostra cena. Ripeté che era stato costretto a mantenere un impegno assunto in precedenza. Mi riusciva evidente che esisteva un abisso tra la mentalità dell'ex Premier francese e quella del suo successore Reynaud. Daladier sostenne che entro tre mesi l'aeronautica francese sarebbe stata in grado di fronteggiare le reazioni tedesche al piano "Royal Marine". Era pronto a fissarne per iscritto la data precisa. Parlò a lungo con energia delle fabbriche francesi che mancavano di difesa contro gli attacchi aerei. Alla fine mi assicurò che il periodo di crisi politica in Francia era finito e che d'ora in avanti egli avrebbe operato in piena armonia di vedute con Reynaud. E con questo ci separammo.

Informai per telefono il Gabinetto di guerra che ero d'accordo circa il far procedere "Wilfred", nonostante il rifiuto francese al "Royal Marine", ma intendevo farne oggetto di una comunicazione ufficiale. Durante la seduta del 5 aprile il ministro degli Esteri ebbe istruzioni di informare il Governo francese che, nonostante la grande importanza da noi attribuita alla sollecita esecuzione del piano "Royal Marine" da attuarsi simultaneamente al progetto di operazioni nelle acque territoriali norvegesi, eravamo pronti a inchinarci al loro desiderio di mettere in esecuzione soltanto quest'ultimo. La data d'inizio venne quindi fissata per l'8 aprile 1940.

Il 14 aprile, giovedì, il Primo Ministro rivolse al Consiglio Centrale dell'unione nazionale dei conservatori e delle associazioni sindacali un discorso improntato a insolito ottimismo:

Dopo sette mesi di guerra la mia fiducia nella vittoria si è decuplicata... Sento che durante questi sette mesi la nostra posizione nei confronti del nemico è considerevolmente migliorata.

Considerate la differenza che corre tra i sistemi di una nazione come la Germania e i nostri. Molto tempo prima dello scoppio del conflitto, la Germania aveva cominciato a prepararsi. Accresceva le proprie forze di terra e di cielo con febbrile premura, dedicando ogni sua risorsa alla fabbricazione di armi, di equipaggiamenti e di vaste scorte, trasformando tutto il territorio nazionale in un deposito d'armi di immense proporzioni. Dall'altro lato la nostra pacifica nazione adempiva ai propri compiti di pace. E vero che gli avvenimenti in Germania ci avevano spinti a riprendere in parte le opere di difesa abbandonate per tanto tempo, ma è anche vero che rimandammo sino all'ultimo istante in cui fu possibile nutrire una speranza di pace quelle energiche misure che sarebbero state necessarie per metter la Gran Bretagna sul piede di guerra.

Di conseguenza, allo scoppio della guerra la Germania aveva nei nostri confronti una superiorità schiacciante ed era logico prevedere che avrebbe cercato di approfittarne per abbattere noi e la Francia prima che avessimo avuto tempo di rimediare alle nostre deficienze. Non è forse straordinario il fatto che non sia stata intrapresa nessuna mossa a tale fine? Qualunque possa esserne la ragione, sia che Hitler abbia pensato di potersi accontentare di quanto ha ottenuto senza combattere, sia che i preparativi tedeschi non fossero completi, una cosa è certa: ha perso l'autobus.

E così i sette mesi trascorsi ci hanno permesso di colmare le nostre lacune, di consolidare ogni arma offensiva o difensiva, di accrescere in modo così ampio la nostra forza effettiva che ora ci è dato affrontare il futuro con calma e fermezza, qualsiasi cosa esso possa apportare.

Qualcuno potrà forse chiedere: «Ma non ha lavorato anche il nemico?». Non nutro alcun dubbio in proposito. Sarei l'ultimo a sottovalutare la sua energica volontà di impiegare senza scrupoli e senza misericordia la propria forza nel caso ritenesse di poterlo fare senza vedersi restituire le offese con un congruo interesse. Su questo punto sono perfettamente d'accordo. Ma dico anche questo: l'efficienza della nostra preparazione ha lasciato al nemico uno scarso margine di superiorità.

29. Pattuglia di scia-
tori finlandesi in per-
ustrazione nel settore
nord del fronte.





30. La Finlandia era uno dei paesi più progrediti nell'architettura, come mostra questo modernissimo edificio di Helsinki. Anche sulla Finlandia è passata la distruzione della guerra.

Questa affermazione doveva rivelarsi imprudente. Il presupposto principale da cui Chamberlain era partito, e cioè che dall'inizio della guerra le forze degli Alleati fossero aumentate in rapporto alle forze tedesche, non corrispondeva alla realtà dei fatti. Come già abbiamo spiegato, la Germania si trovava al quarto anno di una intensa attività nel campo delle munizioni, mentre noi eravamo ancora in una fase più arretrata, paragonabile forse al secondo anno di produzione. Inoltre con il trascorrere di ogni mese l'esercito germanico, nato ormai da quattro anni, acquistava maggior efficienza, e il vantaggio iniziale dell'esercito francese, in fatto di addestramento e omogeneità, andava gradatamente scomparendo. Il Primo Ministro non sembrava prevedere in alcun modo i gravi eventi di cui ci trovavamo alla vigilia, mentre io ritenevo quasi per certo che la guerra sui campi di battaglia stesse per cominciare proprio allora. Ma soprattutto la frase: « *Hitler ha perduto l'autobus* » era infelice.

Tutto era in sospeso. Le misure di ristretta importanza da me suggerite erano state accettate, ma non si era preso alcun provvedimento di carattere più saliente. I nostri piani si riducevano a mettere in atto il blocco nelle acque territoriali norvegesi del Nord mediante la creazione di un campo di mine, e a ostacolare i rifornimenti di petrolio che la Germania riceveva dal Sud Est, dalla Romania e da Baku. Dietro le linee tedesche regnava una perfetta immobilità avvolta di silenzio. Ma d'un tratto l'attività strategica alleata, che si era svolta su limitatissima scala o si era ristretta a un'azione passiva, venne travolta dal violento precipitare degli eventi. Stavamo per imparare che cosa significasse la guerra totalitaria.

CAPITOLO XII

LO SCONTRO SUI MARI

Aprile 1940

Ritiro di Lord Chatfield; il Primo Ministro mi invita a presiedere il comitato di coordinamento militare - Una incomoda situazione - "Wilfred" - Oslo - Invasione tedesca in Norvegia - Tragedia della neutralità - Tutte le flotte in mare - Il Glowworm - Il Renown impegna battaglia con lo Scharnhorst e il Gneisenau - La Home Fleet al largo di Bergen - Azione di sommergibili inglesi - La squadra di Warburton-Lee a Narvik - Il Supremo Consiglio di Guerra si riunisce a Londra, 9 aprile; sue conclusioni - Mio promemoria al Primo Lord dell'Ammiragliato, 10 aprile - Collera in Inghilterra; dibattito in Parlamento, 11 aprile - La Warspite e la sua squadra sterminano i cacciatorpediniere tedeschi a Narvik - Una lettera del Re.

PPRIMA di riprendere la narrazione, devo spiegare i mutamenti che si erano verificati durante il mese di aprile 1940 nella mia situazione personale.

L'opera che Lord Chatfield svolgeva come ministro per il Coordinamento della difesa era divenuta superflua e il 3 aprile egli rassegnò spontaneamente le dimissioni che Chamberlain ritenne opportuno accettare. Il giorno 4, da Downing Street venne emanata una dichiarazione, nella quale si affermava che il posto vacante non sarebbe stato assegnato a nessuno, ma che si aveva intenzione di affidare al Primo Lord dell'Ammiragliato, il più anziano dei ministri delle Forze armate in carica, il compito di presiedere il comitato di coordinamento militare. Assunsi la presidenza alle sedute che dall'8 al 15 aprile ebbero luogo ogni giorno, anche due volte. Mi trovai quindi investito di una responsabilità immensa cui non corrispondeva una effettiva possibilità di impartire ordini. Tra gli altri mi-

nistri delle Forze armate, anch'essi membri del Gabinetto di guerra, io ero "primo tra pari grado". Di conseguenza non avevo modo di prendere decisioni e di esigere che fossero rispettate. Dovevo farmi accompagnare dai due ministri delle Forze armate e dai loro più importanti sottoposti. In tal modo furono molti gli uomini influenti e capaci che ebbero il diritto e il dovere di esprimere la propria opinione in merito alle mutevoli fasi della battaglia - ormai si trattava di una battaglia - allora cominciata.

I capi di Stato Maggiore, dopo aver conferito con i rispettivi ministri, tenevano ogni giorno una riunione, durante la quale si accordavano in merito a decisioni che naturalmente assumevano una grandissima importanza. Di esse venivo messo a giorno o attraverso il Primo Lord del Mare che non aveva segreti per me, o a mezzo dei vari memoranda e promemoria stesi dal comitato dello Stato Maggiore. Qualora avessi desiderato discutere una di queste decisioni, avrei potuto rivolgermi in prima analisi al mio comitato di coordinamento. Tutti i capi di Stato Maggiore vi presenziavano, in veste di membri individuali, con l'appoggio dei loro ministri che di solito li accompagnavano. La conversazione si svolgeva fluente e cortese per qualche tempo; quindi il segretario di servizio stendeva un riguardoso rapporto, il quale veniva sottoposto all'approvazione dei tre ministri al fine di accertarsi che non esistessero dati contrastanti. Così eravamo giunti alle ampie, eccelse vette ove il senso comune della maggioranza, dopo generali consultazioni, decide per il più alto profitto del più grande numero di individui. Ma la situazione di una guerra come quella che si stava svolgendo era diversa. Ahimé, debbo dirlo: l'attuale conflitto doveva essere simile alla lotta di due farabutti, ciascuno dei quali cerca di colpire l'altro sul muso con un bastone, un martello o qualsiasi altra arma contundente più adatta allo scopo. Tutto ciò è deplorabile e in questa considerazione ha le sue origini una delle molte ragioni che dovrebbero sempre indurci a tener lontana la guerra, sistemando amichevolmente ogni divergenza con pieno rispetto dei diritti delle minoranze e leale osservanza delle opinioni dei dissenzienti.

La commissione di difesa del Gabinetto di guerra si riuniva quasi ogni giorno per discutere i rapporti del comitato di coordinamento militare e quelli dei capi di Stato Maggiore; le conclusioni così raggiunte e le cause di divergenze venivano di nuovo portate all'esame in una delle frequenti riunioni del Gabinetto. Ogni particolare doveva venire spiegato e rispiegato, e spesso, quando la necessaria sequela di delucidazioni giungeva al suo termine, l'intera scena era mutata. All'Ammiragliato, che in tempo di guerra diviene necessariamente un quartiere generale di battaglia, le decisioni inerenti alla marina venivano prese senza indugio e solo nei casi più gravi si richiedeva l'approvazione del Primo Ministro che ci appoggiava in ogni occasione. Ma quando dovevano intervenire le altre Forze armate, la procedura non poteva tenere il passo con gli eventi. Comunque, al principio della campagna di Norvegia, l'Ammiragliato aveva per tre quarti la possibilità di prender decisioni esecutive.

Non voglio con questo affermare che se io avessi disposto di un potere maggiore sarei stato capace di prendere migliori decisioni o di risolvere in modo favorevole tutti i problemi che dovevamo affrontare. L'urto degli avvenimenti che fra poco verranno descritti fu così violento e la situazione da essi derivata divenne tanto caotica, che mi avvidi ben presto come soltanto l'autorità del Primo Ministro potesse imporsi al comitato di coordinamento militare. Il 15 aprile quindi, invitai Chamberlain ad assumere la presidenza e in seguito egli assistette a tutte le riunioni che si svolsero durante la campagna di Norvegia. La nostra azione continuò a svolgersi secondo una perfetta identità di vedute, ed egli diede alle mie opinioni l'appoggio della propria autorità. Mi trovai compromesso in sommo grado nel tentativo di salvare la Norvegia quando ormai era troppo tardi. Il cambio della presidenza fu annunciato al Parlamento dal Primo Ministro, in risposta a un'interpellanza, nei termini seguenti:

Dietro richiesta del Primo Lord dell'Ammiragliato, ho acconsentito ad assumere personalmente la presidenza durante le riunioni del co-

mitato di coordinamento, quando siano in oggetto questioni di eccezionale importanza nei riguardi della condotta generale della guerra.

Tutti gli interessati davano prova di lealtà e buona volontà. Nondimeno il Primo Ministro e io ci rendevamo benissimo conto della deficienza del nostro sistema, specie quando si doveva affrontare qualche avvenimento improvviso. Sebbene in quel momento l'Ammiragliato dovesse inevitabilmente prendere l'iniziativa dell'azione, si sarebbe potuto muovere più di un'obiezione a un'organizzazione in cui un ministro delle Forze armate cercava di concertare le operazioni delle altre Forze armate, mentre doveva contemporaneamente occuparsi dell'intero Ammiragliato e di tutto l'andamento della guerra sui mari. Il fatto che il Primo Ministro mi appoggiasse, dopo aver assunto egli stesso la presidenza, non apportava rimedio a queste difficoltà. Ma mentre si abbattevano su di noi, quasi quotidianamente, le disgrazie che eran frutto di mezzi insufficienti o di trascurata amministrazione, continuai a tenere il mio posto in quel circolo fluido e cordiale ma incapace di accentrare le proprie attività.

La sera del 5 aprile, venerdì, il ministro germanico a Oslo invitò alcuni ospiti di riguardo, tra cui si trovava qualche membro del Governo, alla Legazione ad assistere a uno spettacolo cinematografico. Il film aveva come soggetto la conquista della Polonia e culminava nelle scene del bombardamento di Varsavia, in un crescendo di orrore. La didascalia diceva: « Di tutto ciò possono esser grati ai loro amici inglesi e francesi ». La compagnia si sciolse in un silenzioso smarrimento. Il Governo norvegese era in sommo grado preoccupato per l'attività svolta dalla Gran Bretagna. Tra le 4.30 e le 5 a. m. dell'8 aprile, quattro cacciatorpediniere inglesi posero un campo minato al largo dell'ingresso del Fiordo Occidentale che conduce direttamente al porto di Narvik. Alle 5 a. m. la notizia venne diramata dalla radio di Londra e alle 5.30 una comunicazione del Governo di Sua Maestà venne consegnata al ministro degli Esteri norvegese. A Oslo l'intera mattinata trascorse nella ste-

sura di dispacci di protesta indirizzati a Londra. Ma nel corso del pomeriggio, l'Ammiragliato informò la Legazione norvegese a Londra che alcune navi da guerra tedesche erano state avvistate al largo della costa della Norvegia, mentre si dirigevano verso nord e presumibilmente verso Narvik. Quasi contemporaneamente, alla capitale norvegese giunse la notizia che il sommergibile polacco *Orzel* aveva affondato al largo della costa meridionale della Norvegia una nave trasporto truppa tedesca, la *Rio de Janeiro*. Il rapporto riferiva anche che numerosissimi soldati germanici, tratti in salvo dai pescatori del luogo, avevano dichiarato di essere diretti a Bergen per aiutare i norvegesi a difendere il loro paese contro i britannici e i francesi. Altri eventi stavano per verificarsi. La Germania aveva sconfinato in Danimarca, ma la notizia giunse in Norvegia soltanto dopo che le truppe tedesche avevano già invaso anche il suo territorio. La Norvegia non ricevette quindi alcun preavviso. La Danimarca venne conquistata facilmente dopo una resistenza formale nella quale perirono alcuni soldati della guardia del Re.

La stessa notte le navi da guerra tedesche apparvero a Oslo. Le batterie esterne aprirono il fuoco. La difesa norvegese consisteva di un posamine, l'*Olav Tryggvason*, e di due dragamine. Appena fu sorta l'alba due dragamine tedeschi penetrarono nel fiordo per sbarcare truppe nei pressi delle batterie costiere. L'*Olav Tryggvason* ne affondò uno, ma le truppe presero terra e le batterie vennero conquistate. Il valoroso posamine fu però capace di impedire l'accesso al fiordo ai due cacciatorpediniere tedeschi e di danneggiare l'incrociatore *Emden*. Anche una baleniera norvegese armata di un solo cannone aprì il fuoco contro gli invasori immediatamente e senza attendere ordini particolari. Ma il suo cannone fu ridotto in briciole e il comandante ebbe le gambe struncate: per non scoraggiare i suoi uomini, egli si trascinò allora oltre il bordo della nave e nobilmente morì. Il grosso delle forze tedesche, guidato dall'incrociatore pesante *Blucher*, entrò nel fiordo, dirigendosi verso lo stretto difeso dalla fortezza di Oscarsborg. Le batterie norvegesi aprirono il fuoco e due siluri lanciati dalla costa a 450 metri di distanza circa raggiunsero

il bersaglio. In pochi minuti il *Blucher* colò a picco, traendo con sé gli ufficiali superiori dello Stato Maggiore amministrativo e distaccamenti della Gestapo. Le altre navi germaniche, compresa la *Lützow*, si ritirarono; l'*Emden*, danneggiato, non partecipò più ai combattimenti navali. In seguito Oslo venne occupata, non dal mare, ma mediante lo sbarco di truppe trasportate al fiordo in aeroplano e per mezzo di navi.

Con fulminea rapidità il piano di Hitler venne messo in azione. Forze germaniche sbarcarono a Kristiansand, a Stavanger e, nel nord, a Bergen e Trondheim.

Il colpo più ardito fu sferrato a Narvik. Durante una intera settimana, alcune navi addette al trasporto del minerale di ferro in Germania e ritenute vuote avevano navigato nelle acque santificate dalla neutralità norvegese, con le stive ricolme di munizioni e rifornimenti. Dieci cacciatorpediniere tedeschi, ciascuno dei quali portava a bordo duecento soldati, avevano lasciato la Germania alcuni giorni prima e sotto la protezione dello *Scharnhorst* e del *Gneisenau* erano giunti a Narvik nelle prime ore del giorno 9. Due guardacoste norvegesi, il *Norge* e l'*Eidsvold*, erano ancorati nel fiordo, decisi a combattere sino all'ultimo. All'alba avvistarono i cacciatorpediniere tedeschi che andavano avvicinandosi a tutta velocità, ma le raffiche di neve non permisero subito di stabilirne l'identità. Presto apparve una lancia a motore, con a bordo un ufficiale tedesco che chiese la resa dell'*Eidsvold*. Ricevendo dal comandante la recisa risposta « Attacco », l'ufficiale tedesco si ritirò; ma quasi contemporaneamente la nave fu distrutta con quasi tutti i suoi uomini, da una salva di siluri. Nel frattempo il *Norge* aprì il fuoco, ma dopo pochi minuti anch'esso fu silurato e colò subito a picco.

In questa valorosa ma vana resistenza 287 marinai norvegesi perirono, e i superstiti delle due navi non furono neppure un centinaio. Le successive operazioni per la conquista di Narvik furono facili. Era una chiave strategica da noi perduta per sempre.

La sorpresa, la spietatezza e la precisione furono gli elementi caratteristici dell'attacco all'innocente e inerme Norvegia. Le prime forze di sbarco non superarono mai i due-mila uomini. Furono impiegate sette divisioni dell'esercito, la maggior parte delle quali si imbarcò ad Amburgo e Brema, e in seguito a Stettino o Danzica. Nella fase iniziale entrarono in azione tre divisioni, appoggiate da altre quattro durante le operazioni a Oslo e a Trondheim. La caratteristica essenziale del piano consisteva nell'impiego di ottocento apparecchi da combattimento e di un numero di apparecchi da trasporto variante tra i 250 e i 300. Nello spazio di 48 ore tutti i principali porti della Norvegia erano in mano tedesca.

La notte di domenica 7 aprile, la nostra ricognizione aerea riferì che una squadra tedesca, composta di un incrociatore da battaglia, due incrociatori leggeri, 14 cacciatorpediniere e un'altra nave probabilmente addetta al trasporto, era stata avvistata il giorno precedente mentre procedeva verso Naze, oltre l'imboccatura dello Skagerrak. L'ipotesi che queste forze si stessero dirigendo verso Narvik sembrò assai improbabile a tutti noi dell'Ammiragliato. Sebbene da Copenhagen fosse giunta notizia che Hitler intendeva impadronirsi di quel porto, lo Stato Maggiore navale riteneva che le navi tedesche sarebbero probabilmente ritornate allo Skagerrak. Tuttavia furono impartiti subito ordini per la seguente manovra: la Home Fleet, comprendente la *Rodney*, il *Repulse*, la *Valiant*, due incrociatori e dieci cacciatorpediniere era già sotto pressione, e alle 8.30 del 7 aprile lasciò Scapa Flow; la seconda squadra composta di due incrociatori e quindici cacciatorpediniere partì da Rosyth alle 10 della medesima sera. La prima squadra, che aveva imbarcato truppe a Rosyth per una eventuale occupazione dei porti norvegesi in caso di attacco germanico, ebbe ordine di sbarcare subito tutti i soldati, anche senza equipaggiamento, per raggiungere al più presto la flotta. L'incrociatore *Aurora* e sei cacciatorpediniere che erano sulla Clyde per lo stesso motivo ricevettero istru-

zione di raggiungere Scapa. Tutte queste mosse decisive furono stabilite in accordo col comandante in capo. Insomma, ogni nave disponibile venne fatta uscire dal porto, nel presupposto - da noi per altro respinto - che fossero sopravvenute condizioni di seria emergenza. Intanto le operazioni di posa delle mine al largo di Narvik erano continuate mediante quattro cacciatorpediniere protetti dall'incrociatore da battaglia *Renown*, dall'incrociatore *Birmingham* e da otto cacciatorpediniere.

Il lunedì mattina, alla riunione del Gabinetto di guerra, diedi notizia che tra le 4.30 e le 5 a. m. il fiordo West era stato minato, e comunicai pure con i debiti particolari che tutta la nostra flotta era uscita in mare. Avevamo ormai saputo con certezza che il grosso tedesco puntava direttamente su Narvik. Uno dei nostri cacciatorpediniere, il *Glowworm* (1), mentre dirigeva per eseguire lo sbarramento minato "Wilfred", dovette fermarsi per ricercare un uomo caduto in mare durante la notte e rimase separato dal rimanente delle forze. L'8 mattina, alle 8.30, il *Glowworm* segnalò di essere in combattimento con un cacciatorpediniere nemico, 150 miglia circa a sud-ovest del fiordo West. Poco dopo il *Glowworm* segnalò di aver avvistato un altro cacciatorpediniere, e più tardi che stava combattendo contro forze superiori. Verso le 9.45 tacque e da allora non ci giunsero altre notizie. In base a ciò calcolammo che le forze germaniche, qualora non fossero state ostacolate, avrebbero raggiunto Narvik alle 10 circa della stessa sera. Speravamo che il *Renown*, il *Birmingham* con la loro scorta di cacciatorpediniere avrebbero potuto impegnar battaglia. Un'azione poteva aver luogo tra breve. « È impossibile prevedere i rischi della guerra » dissi « ma un'azione di questo genere non dovrebbe essere sfavorevole per noi. » Inoltre il comandante in capo avrebbe dovuto giungere sul teatro delle operazioni con tutta la Home Fleet proveniente da sud. Ora doveva trovarsi di fronte a Statland. Gli trasmettevamo di continuo i dati sulla situazione che giungevano a nostra conoscenza, sebbene naturalmente non ci venisse dato alcun segno di ricezione. I tedeschi sapevano che la Home Fleet era

(1) Lucciola.

in mare, poiché un sommergibile nei pressi delle Orcadi aveva trasmesso un lungo messaggio sull'uscita della flotta da Scapa Flow, messaggio che noi avevamo decrittato. Nel frattempo, al largo di Aberdeen, la seconda squadra di incrociatori diretta verso nord riferì di aver avvistato apparecchi nemici e di prevedere un attacco verso mezzogiorno. La marina e la Royal Air Force presero tutte le misure possibili per inviare sul posto apparecchi da caccia. Non si poté disporre di portaerei ma vennero impiegati pontoni mobili. In territorio nazionale il tempo era oscuro, si riteneva però che a nord fosse più favorevole e stesse migliorando.

Il Gabinetto di guerra, preso atto della mia informazione, mi invitò a trasmettere alle autorità navali norvegesi le notizie che ci erano pervenute sul movimento di forze navali germaniche. L'opinione generale era che Hitler mirasse a occupare Narvik.

Il 9 aprile, alle 8,30, Chamberlain ci convocò al Gabinetto di guerra, e vennero discussi i fatti a noi noti circa l'invasione tedesca della Norvegia e della Danimarca. Il Gabinetto di guerra si dichiarò d'accordo sul fatto che io autorizzassi il comandante in capo della Home Fleet e prendere tutte le necessarie misure per sgombrare Bergen e Trondheim dalle forze nemiche, e che i capi di Stato Maggiore organizzassero in tutti i particolari una spedizione militare per riconquistare quelle due città e occupare Narvik. Queste spedizioni però non dovevano aver inizio prima che si fosse definita la situazione navale.

Dopo la fine della guerra siamo venuti a conoscenza di ciò che accadde al *Glowworm*. Nelle prime ore del lunedì 8 maggio, esso incontrò un cacciatorpediniere nemico seguito immediatamente da un secondo. Sul mare agitato si svolse una battaglia in piena velocità sin che l'incrociatore *Hipper* non apparve in scena. L'ultimo messaggio del *Glowworm* riferiva che esso stava combattendo contro forze superiori; il resto lo abbiamo appreso dai comunicati del nemico.

Quando lo *Hipper* aprì il fuoco, il *Glowworm* si occultò

dietro una cortina di fumo. Lo *Hipper* proseguì l'inseguimento attraverso il fumo e d'un tratto ne uscì per trovarsi di fronte il cacciatorpediniere britannico che gli dirigeva contro a tutta velocità. Lo *Hipper* non ebbe tempo di evitare l'urto e il *Glowworm* speronò l'avversario di 10.000 tonnellate, aprendogli nel fianco una falla di quaranta metri. Poi si ritirò in fiamme e dopo pochi secondi saltò in aria. Lo *Hipper* raccolse a bordo una quarantina di superstiti; anche il valoroso comandante fu tratto in salvo ma, stremato di forze, ricadde in mare dal ponte dell'incrociatore e fu perduto. Così si spense la luce del *Glowworm*, ma il suo comandante, capitano di corvetta Gerard Roope, fu insignito della "Victoria Cross" alla memoria e la storia della sua impresa verrà a lungo ricordata.

Quando le segnalazioni del *Glowworm* cessarono d'improvviso, noi avevamo buone speranze di costringere all'azione il grosso delle forze germaniche che si era avventurato tanto lontano. Per tutta la giornata di lunedì fummo in grado di mantenere forze superiori ai due lati del nemico. I calcoli sulle zone di mare che dovevano venir sgombrate lasciavano prevedere un incontro, e ogni incontro significava la concentrazione delle nostre forze per distruggere il nemico. In quel momento non sapevamo che lo *Hipper* stava scortando truppe germaniche dirette a Trondheim. La sera esso entrò in quel porto, ma il *Glowworm* aveva ridotto la poderosa nave in tali condizioni che per un mese non le fu possibile di riprendere il mare.

Il viceammiraglio Whitworth, che si trovava a bordo del *Renown*, nel ricevere le segnalazioni del *Glowworm* accostò per sud, con la speranza di poter tagliare la rotta al nemico, ma in seguito a successive informazioni e ordini trasmessi dall'Ammiragliato decise di dirigere su Narvik per proteggere i punti di approdo. Martedì 9, il tempo era pessimo: i cavalloni si susseguivano furiosi sotto raffiche di vento e tempeste di neve. Alle prime luci dell'alba, la *Renown* avvistò a circa 50 miglia di distanza dal fiordo di Narvik due navi che procedevano a lumi spenti: erano lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau* che avevano appena ultimato l'incarico di scortare le truppe di spedizione a Narvik; a tutta prima però si ritenne che solo una

delle due navi fosse un incrociatore da battaglia. A circa 16.000 metri di distanza, il *Renown* aprì il fuoco, e quasi subito colpì il *Gneisenau*, distruggendone la centrale di tiro tanto che per un poco esso fu costretto a sospendere il fuoco. Il suo compagno lo riparò dietro una cortina di fumo, poi ambedue virarono a nord e la battaglia si ridusse a un inseguimento. Da parte sua il *Renown* aveva ricevuto due colpi; i danni riportati erano però lievi ed esso riuscì a colpire il *Gneisenau* una seconda e una terza volta. Sul mare in tempesta, il *Renown* procedette per qualche tempo a tutta velocità, ma ben presto fu costretto a ridurre la velocità a 20 nodi. Fra gli intermittenti turbini di neve e le cortine di fumo tedesche il tiro divenne inefficace da ambo le parti. Sebbene il *Renown* compisse ogni sforzo per raggiungerle, le due navi nemiche riuscirono a scomparire dirigendo verso nord.

Intanto, la mattina del 9 aprile, l'ammiraglio Forbes col grosso della flotta era giunto di fronte a Bergen. Alle 6.20 chiese all'Ammiragliato informazioni sulle forze tedesche in quei pressi, in quanto aveva intenzione di inviare un gruppo di incrociatori e cacciatorpediniere, al comando del viceammiraglio Layton, per attaccare tutte le navi tedesche che avessero potuto incontrare. L'Ammiragliato fu dello stesso parere e alle 8.20 trasmise il segnale seguente:

Preparate piani per attaccare navi da battaglia e trasporti tedeschi a Bergen e per vigilare l'accesso al porto, nel presupposto che le opere di difesa si trovino ancora in mano ai norvegesi. In caso abbiate forze sufficienti preparate anche piani dello stesso genere da mettere in esecuzione a Trondheim.

L'approvazione dell'Ammiragliato al piano di attacco contro Bergen dell'ammiraglio Forbes fu seguita poco dopo dall'avvertimento che bisognava prevedere ostilità da parte della difesa. Per evitare la dispersione di forze, si condizionò l'attacco al ritrovamento degli incrociatori da battaglia tedeschi. Alle 11.30 circa quattro incrociatori e sette cacciatorpediniere

al comando del viceammiraglio diressero verso Bergen a ottanta miglia di distanza, alla velocità di soli sedici nodi, dati il vento contrario e il mare burrascoso. Poco dopo i ricognitori segnalavano che a Bergen si trovavano due incrociatori invece di uno. Dato che il numero dei cacciatorpediniere era limitato a sette, le possibilità di successo apparivano alquanto ridotte, a meno che i nostri incrociatori penetrassero essi pure nel porto. Il Primo Lord del Mare giudicò eccessivo per queste navi il pericolo delle mine e degli attacchi aerei. Si consultò con me al mio ritorno dalla riunione mattutina del Gabinetto, e dopo aver discusso le segnalazioni che ci erano pervenute durante la mattinata acconsentii al suo punto di vista. L'ordine di attacco fu quindi annullato. Ora, considerando di nuovo la questione, mi sembra che l'Ammiragliato abbia esercitato un'autorità troppo rigida sul comandante della flotta, in quanto, dopo aver appreso le sue intenzioni di penetrare a forza nel porto di Bergen, avremmo dovuto limitarci a trasmettergli soltanto le indicazioni del caso.

Durante quel pomeriggio la flotta subì violenti attacchi aerei che si accanirono particolarmente contro le navi del viceammiraglio Layton. Il cacciatorpediniere *Gurkha* fu colato a picco, i due incrociatori *Southampton* e *Glasgow* furono danneggiati da bombe che mancarono di poco il bersaglio e anche la nave ammiraglia *Rodney* venne colpita, ma il suo solido ponte corazzato evitò gravi danni.

Quando l'ordine di attacco a Bergen fu annullato, l'ammiraglio Forbes propose di impiegare aerosiluranti che avrebbero potuto alzarsi a volo dalla portaerei *Furious* all'imbrunire del 10 aprile. L'Ammiragliato accordò il suo consenso e diede disposizioni per un attacco di bombardieri della Royal Air Force che avrebbe dovuto aver luogo la sera del 9 e per un altro attacco di apparecchi dell'aviazione da marina, di base a Hatston nelle Orcadi, da effettuarsi la mattina del 10. Nel frattempo i nostri incrociatori e i nostri cacciatorpediniere continuavano a bloccare le vie di accesso al porto. Gli attacchi aerei furono coronati da successo e tre bombe della nostra aviazione da marina affondarono l'incrociatore *Koenigsberg*. La *Furious* ebbe ordine di recarsi a Trondheim ove i nostri ricognitori avevano

segnalato la presenza di due incrociatori e due cacciatorpediniere nemici. All'alba dell'11, diciotto apparecchi compirono un'incursione, ma trovarono soltanto due cacciatorpediniere e un sommergibile oltre a qualche nave mercantile. Disgraziatamente lo *Hipper*, sebbene danneggiato, aveva lasciato il porto durante la notte, gli incrociatori non vennero trovati, e l'attacco ai due cacciatorpediniere tedeschi fallì, in quanto i siluri si arenarono nel basso fondale prima di raggiungere i bersagli.

Intanto, nello Skagerrak e nel Kattegat, i nostri sommergibili continuavano a svolgere la loro attività. La notte dell'8 aprile, essi avevano avvistato e attaccato naviglio nemico diretto verso il Baltico, ma all'azione non aveva arriso il successo. Il giorno 9 però, il *Truant* affondò l'incrociatore *Karlsruhe* al largo di Kristiansand e la notte seguente lo *Spearfish* silurò la corazzata tascabile *Lützow* che stava ritornando da Oslo. Oltre a tali successi, durante la prima settimana della campagna i nostri sommergibili colarono a picco almeno nove trasporti nemici e navi rifornimento, provocando gravi perdite in vite umane. Anche le nostre perdite furono dure e nel mese di aprile tre sommergibili britannici scomparvero sulle contrastate rotte di accesso al Mar Baltico.

Il mattino del 9, la situazione a Narvik appariva oscura. Sperando di prevenire un'occupazione germanica del porto, il comandante in capo diede ordine al comandante Warburton-Lee, che aveva ai suoi ordini la squadriglia di cacciatorpediniere, di entrare nel fiordo e impedire qualsiasi tentativo di sbarco. Nel contempo, l'Ammiragliato gli trasmise un comunicato stampa, il quale riferiva che una nave era già entrata in porto e aveva sbarcato esigue forze. Il messaggio continuava: «*Procedete per Narvik e affondate e catturate le navi nemiche. Avete l'autorizzazione di sbarcare uomini qualora vi sembri possibile prendere Narvik alle forze nemiche presenti*».

Attenendosi a tali disposizioni, il comandante Warburton-

Lee entrò nel Fiordo Occidentale con la sua squadriglia composta di cinque cacciatorpediniere: *Hardy*, *Hunter*, *Havock*, *Hotspur* e *Hostile*. Alcuni piloti norvegesi di Tranoy lo informarono che sei navi più potenti delle sue e un sommergibile erano già passati e che l'imboccatura del porto era minata. Egli trasmise queste notizie aggiungendo: « *Intendo attaccare all'alba* ». L'ammiraglio Whitworth, che ricevette la comunicazione, esaminò la possibilità di rafforzare le navi attaccanti con un contingente tolto alla sua squadra da poco aumentata; ma il tempo gli parve breve ed ogni suo intervento in quella fase di operazione poteva essere causa di ritardi. In pratica, all'Ammiragliato non eravamo disposti ad arrischiare il *Renown* e cioè uno dei nostri due incrociatori da battaglia in una impresa simile. L'ultimo messaggio trasmesso dall'Ammiragliato al comandante Warburton-Lee diceva: « *Può darsi che in mano tedesca si trovino navi guardacoste norvegesi. Voi solo potete giudicare dell'opportunità di sferrare un attacco in queste condizioni. Approveremo ogni vostra decisione* ».

La risposta del comandante fu: « *Muovo all'attacco* ».

Il 10 aprile, tra la nebbia e la bufera di neve, i cinque cacciatorpediniere inglesi penetrarono nel fiordo, giungendo in prossimità di Narvik nelle prime ore dell'alba. Dentro il porto erano ancorati cinque cacciatorpediniere nemici. Nel corso del primo attacco l'*Hardy* silurò la nave che portava l'insegna del commodoro germanico, il quale fu ucciso; due siluri colarono a picco un altro cacciatorpediniere e gli altri tre erano così soffocati dal fuoco dei nostri cannoni che non poterono opporre una resistenza efficace. Nel porto si trovavano anche ventitré navi mercantili appartenenti a varie nazionalità, tra cui cinque inglesi. Sei navi tedesche furono affondate. Sino allora soltanto tre dei nostri cacciatorpediniere avevano partecipato all'attacco; *Hotspur* e *Hostile* erano rimasti di riserva, col compito di proteggere le nostre navi da un eventuale fuoco delle batterie costiere o dall'attacco di nuove navi germaniche che sopraggiungessero dal largo. Essi si unirono ai cacciatorpediniere del comandante Warburton-Lee che non avevano subito il minimo danno e, nel corso di un secondo attacco, l'*Hotspur* silurò altre due navi mercantili. Il fuoco

nemico pareva ridotto al silenzio e dopo un'ora di combattimento nessuna nave avversaria era apparsa.

Ma la sorte mutò. Mentre stava per procedere a un terzo attacco, il comandante Warburton-Lee avvistò tre nuove navi, provenienti dal fiordo di Herjangs, le quali non mostravano di voler accorciare le distanze e iniziarono l'azione a una distanza di 6500 metri circa. All'improvviso, dalla foschia emersero altre due navi, che a tutta prima vennero credute rinforzi britannici. Erano invece due cacciatorpediniere germanici che sino a poco prima erano rimasti ancorati nel fiordo di Ballangen. Il fuoco dei loro cannoni non tardò a farsi sentire: il ponte dell'*Hardy* fu colpito, il comandante Warburton-Lee ferito a morte e tutti i suoi ufficiali a eccezione del tenente Staning, che prese il timone, caddero feriti o uccisi. Dopo un istante una granata esplose nel locale macchine e sotto il fuoco incessante il cacciatorpediniere fu portato ad arenarsi sulla riva. L'ultimo ordine del comandante dell'*Hardy* alla sua squadriglia fu: « *Continuez a tenir engagé le ennemi* ».

Intanto l'*Hunter* era affondato. L'*Hotspur* e l'*Hostile* entrambi danneggiati diressero verso il mare aperto insieme con l'*Havock*. Il nemico, pur avendo loro sbarrato la rotta, non fu in grado di fermarli. Mezz'ora più tardi i nostri tre cacciatorpediniere incontrarono una grande nave che in seguito risultò essere la *Rauenfels*, carica di munizioni di riserva per i tedeschi. L'*Havock* aprì il fuoco e la colpì provocandone l'esplosione. I superstiti dell'*Hardy* riuscirono a raggiungere la riva, recando seco il corpo del comandante alla cui memoria venne in seguito concessa la "Victoria Cross". Avevano lasciato le loro impronte sulle navi nemiche e negli annali della nostra marina.

Il 9 aprile, Reynaud e Daladier, accompagnati dall'ammiraglio Darlan, giunsero in volo a Londra. Nel pomeriggio si riunì il Supremo Consiglio di guerra, per discutere quella che veniva definita « l'azione tedesca in risposta alla posa delle mine nelle acque territoriali norvegesi ». Chamberlain fece subito osservare che le misure prese dal nemico non erano che l'attuazione di un piano prestabilito in anticipo sulle nostre operazioni, e non



31. Tutti i popoli d'Europa hanno conosciuto questi manifesti che invitavano "alla calma e alla disciplina". Quello danese è stato uno dei primi.



32. Subito dopo l'ingresso delle truppe tedesche in una città danese: primi ordini per l'occupazione dei gangli vitali della città.

avevano con esse alcun rapporto. Già in quel periodo ciò risultava evidente. Reynaud ci informò che in mattinata il Comitato di Guerra francese aveva deciso in merito all'avanzata da effettuarsi sul territorio del Belgio, in caso di un attacco tedesco a quella nazione. Egli disse che l'apporto di 18 o 20 divisioni belghe, oltre ad accorciare il fronte, avrebbe annullato in tutti i sensi la preponderanza germanica sul teatro di guerra in occidente. I francesi sarebbero stati pronti a effettuare questa operazione in collegamento con la posa delle mine fluviali nel Reno. Reynaud aggiunse che i rapporti provenienti dal Belgio e dall'Olanda indicavano come un attacco tedesco ai Paesi Bassi dovesse venir considerato imminente; chi parlava di giorni, chi parlava di ore.

Passando a trattare la possibilità di una spedizione militare in Norvegia, il segretario di Stato alla Guerra fece presente al Consiglio Supremo che le due divisioni britanniche in origine destinate alla Finlandia erano poi state inviate in Francia. In tutto il Regno Unito erano disponibili soltanto undici battaglioni: due di essi dovevano partire la sera stessa. Il rimanente, per varie ragioni, non avrebbe potuto salpare prima di un periodo minimo di tre o quattro giorni.

Il Consiglio convenne sulla necessità di inviare rilevanti forze nei porti esterni della Norvegia e i piani vennero tracciati in vista di una stretta collaborazione anglo-francese. Una divisione francese di truppe alpine ebbe ordine di imbarcarsi entro due o tre giorni; noi potevamo dare un apporto immediato di due battaglioni quella stessa sera, altri cinque battaglioni nello spazio di tre giorni e altri quattro ancora entro quattordici giorni: undici in tutto. Ogni supplementare apporto di forze britanniche in Scandinavia avrebbe implicato il ritiro di truppe dal fronte francese. Occorreva prendere i provvedimenti opportuni per occupare le isole Fär Oer e concedere all'Islanda le debite protezioni di garanzia. Si predisposero le misure da attuare nel Mediterraneo in vista di un possibile intervento italiano. Fu inoltre deciso di far presente al Governo belga, con assoluta urgenza, la necessità di invitare gli eserciti alleati ad avanzare sul suo territorio. E finalmente ebbe conferma la decisione che,

se la Germania avesse sferrato un attacco sul fronte occidentale e avesse invaso il Belgio, la "Royal Marine" sarebbe stata messa in atto.

Gli avvenimenti che sino allora si erano svolti in Norvegia non costituivano certo per me una causa di soddisfazione. Scrissi all'ammiraglio Pound:

10 aprile 1940

I tedeschi sono riusciti a occupare tutti i porti della costa norvegese, compreso quello di Narvik, e per cacciarli anche da una sola delle posizioni conquistate occorreranno operazioni su vasta scala. La neutralità norvegese e il rispetto da noi professato per essa ci hanno impedito di prevenire questo duro colpo. Ora dobbiamo considerare la situazione da un nuovo punto di vista. Dobbiamo rassegnarci a subire lo svantaggio della maggior prossimità delle basi da cui partono gli aerei per attaccare le nostre basi nel nord. Dobbiamo sbarrare Bergen con un campo di mine sottoposto alla nostra vigilanza e concentrare tutte le forze su Narvik ove sarà necessario combattere a lungo e duramente.

È indispensabile procurarci immediatamente una o due basi di rifornimento sulla costa norvegese e a questo proposito abbiamo una larga possibilità di scelta cui lo Stato Maggiore sta dedicando il suo attento esame. La necessità di avere una base, sia pure improvvisata, sulla costa norvegese è grande e, ora che il nemico vi ha stabilito le proprie basi, non possiamo più rinunciarvi. Lo Stato Maggiore navale ha preso in considerazione vari punti adatti alle operazioni di ancoraggio, facilmente difendibili e senza comunicazioni con l'interno. Se non ci impadroniremo al più presto di queste basi, non potremo competere con i tedeschi nelle loro nuove posizioni.

Oltre a ciò dobbiamo approfittare delle isole Fär Öer.

Bisogna combattere per Narvik. Sebbene ci siamo lasciati trarre completamente in inganno, non abbiamo motivo di ritenere che un prolungato e serio combattimento in questa zona non possa imporre al nemico un esaurimento maggiore di quello che apporterà a noi.

Per tre giorni fummo sommersi da rapporti e dicerie provenienti dai paesi neutrali e dalle trionfanti vanterie tedesche circa le perdite inflitte alla Marina britannica e al colpo

maestro effettuato occupando la Norvegia a onta delle nostre superiori forze navali. Era evidente che gli inglesi erano stati colti di sorpresa e, come avevo scritto al Primo Lord del Mare, tratti in inganno. Un'ondata di collera pervase il paese, riversandosi sull'Ammiragliato. Il giovedì 11, dovetti affrontare alla Camera dei Comuni un'assemblea dominata dall'inquietudine e dall'indignazione. Mi attenni al metodo che sempre ho trovato efficace in circostanze simili, di esporre con calma gli eventi nel loro ordine e dando pieno rilievo alle verità più dolorose. Per la prima volta esposi in pubblico lo svantaggio da noi subito, sin dall'inizio della guerra, per il transito abusivo delle navi tedesche nel corridoio norvegese o "rotta franca" e come eravamo giunti ad abbandonare quegli scrupoli che, "mentre ci facevano onore, ci erano causa di danno".

È assolutamente inutile muovere agli Alleati il rimprovero di non aver saputo aiutare e proteggere efficacemente le nazioni neutrali, se ci viene impedito di agire finché queste nazioni siano attaccate dalla Germania secondo un piano preparato scientificamente. La stretta neutralità osservata dalla Norvegia ha rappresentato una delle cause concomitanti delle sofferenze cui ora essa si trova esposta e della povertà di aiuti che abbiamo potuto offrirle. Spero che questi fatti verranno considerati da quegli altri paesi che tra un giorno, tra una settimana, *tra un mese*, potrebbero cadere vittime di un piano altrettanto elaborato, diretto a ridurli in rovina e in schiavitù.

Descrissi poi il recente ritorno della nostra flotta a Scapa Flow, le misure immediate che avevamo prese per sbarrare l'avanzata tedesca nel nord e la posizione del nemico che in pratica si trovava chiuso tra due forze superiori.

Comunque, essi hanno vinto... Se guardate la carta geografica, osservando le bandierine infitte in punti diversi, potete ritenere certo il risultato delle manovre, ma quando passate a guardare il mare aperto con le sue enormi distanze, le burrasche e le foschie, la notte che sopravviene e tutti gli imprevisti che si presentano, non potrete aspettarvi che quelle condizioni le quali sarebbero adatte al movimento degli eserciti trovino applicazione nella fortunosa guerra navale... Quando parliamo del dominio dei mari, non vogliamo alludere a un dominio di ogni parte del mare nello stesso momento e in qualsiasi momento. Vogliamo

soltanto affermare che abbiamo la possibilità di ottenere, in ultima analisi, la padronanza di qualunque zona di mare da noi scelta come teatro d'operazioni e così, indirettamente, di far prevalere la nostra forza in qualunque zona. Non si può immaginare qualcosa di più assurdo di supporre che la vitalità e le energie della Marina di Sua Maestà avrebbero dovuto venire sciupate in un'incessante perlustrazione delle coste norvegesi e danesi, allo scopo di prevenire un colpo di mano da parte di Hitler, i cui sommergibili nel frattempo si sarebbero trovati in grado di assalire il nostro naviglio.

La Camera ascoltò con crescente approvazione il resoconto delle notizie di cui ero appena venuto a conoscenza, dello scontro che si era verificato nella giornata di martedì tra il *Renown* e il nemico, dell'attacco aereo che la nostra flotta aveva subito al largo di Bergen e soprattutto dell'azione di Warburton-Lee nel porto di Narvik. Alla fine dissi:

Tutti devono riconoscere la straordinaria temerarietà che ha spinto l'intera flotta tedesca sui tempestosi mari della guerra, quasi si fosse trattato di un fattore trascurabile cui la Germania poteva rinunciare in vista di una speciale operazione... Questa stessa temerarietà mi induce a credere che operazioni tanto costose possano essere il preludio a eventi assai più gravi sul teatro di guerra terrestre. Probabilmente siamo arrivati alla prima azione in grande stile.

Dopo un'ora e mezzo il Parlamento non sembrava più tanto ostile come all'inizio. Poco dopo ci sarebbe stato altro da dire.

Il mattino del 10 aprile la *Warspite* aveva raggiunto il comandante in capo, che era diretto verso Narvik con la sua squadra. Nell'apprendere i particolari dell'attacco che Warburton-Lee aveva compiuto all'alba, eravamo venuti nella determinazione di ritentare l'impresa. L'incrociatore *Penelope*, con l'aiuto dei cacciatorpediniere, ebbe l'ordine di attaccare, « qualora in base all'esperienza del mattino l'operazione fosse stata giudicata attuabile ». Ma mentre si trasmettevano queste istruzioni il *Penelope*, che era intento a ricercare alcuni trasporti nemici segnalati al largo di Bodo, si arenò. Il 12 aprile, gli aerei della *Furious* effettuarono un attacco in picchiata sulle navi ne-

miche ancorate nel porto di Narvik. Nonostante il tempo pessimo e la scarsa visibilità, l'attacco ebbe come risultato un totale di quattro "centri" sui cacciatorpediniere nemici, contro la perdita di due nostri apparecchi. Ma non bastava. Volevamo impadronirci di Narvik ed eravamo decisi per lo meno a scacciare dalle sue acque il naviglio tedesco che le occupava. La lotta stava per raggiungere l'acme.

Il *Renown*, troppo prezioso per venir esposto al pericolo, rimase estraneo al combattimento. L'ammiraglio Whitworth si trasferì sulla *Warspite* con le insegne del Comando e a mezzogiorno del 13 penetrò nel fiordo, scortato da nove cacciatorpediniere e da nove bombardieri della *Furious*. Non vi erano campi di mine; ma un sommergibile tedesco fu costretto a prender il largo sotto la minaccia dei nostri cacciatorpediniere e un secondo venne affondato da un apparecchio "Swordfish" appartenente alla *Warspite*. Il medesimo aereo scoperse un cacciatorpediniere tedesco che stava in agguato in una baia, pronto a lanciare i suoi siluri contro la nostra corazzata, e che ben presto venne messo in condizioni di non nuocere. Alle 1.30 p. m. le nostre navi, dopo aver superato l'imboccatura del fiordo a 12 miglia da Narvik, si videro apparire dinanzi nella foschia cinque cacciatorpediniere tedeschi. Ebbe subito inizio un violento combattimento, caratterizzato da un aspro fuoco da ambo le parti e da rapidissime manovre. La *Warspite*, che non aveva trovato batterie costiere contro cui dirigere la sua azione, intervenne con esito fatale nella lotta dei cacciatorpediniere. Il rombo dei suoi cannoni da 15 pollici echeggiò tra le montagne come la voce del destino. Posto di fronte a forze preponderanti, il nemico dovette ritirarsi e la lotta si divise in scontri isolati. Alcune delle nostre navi entrarono nel porto di Narvik per condurre a termine la loro opera di distruzione; altre, guidate dall'*Eskimo*, inseguirono tre navi germaniche che avevano cercato scampo nella parte più interna del fiordo di Rømbak e le annientarono. Un siluro fece saltare la prua dell'*Eskimo*; ma in questa seconda battaglia nel fiordo di Narvik, gli otto cacciatorpediniere nemici superstiti dell'attacco di Warburton-Lee furono colati a picco o distrutti senza la perdita di una sola nave da parte nostra.

Al termine del combattimento, l'ammiraglio Whitworth esaminò la possibilità di far sbarcare un certo contingente di marinai e truppe di marina, affinché occupassero la città che in quel momento sembrava indifesa. Ma qualora il fuoco della *Warspite* non avesse dominato il teatro delle operazioni, bisognava prevedere un contrattacco, sferrato da preponderanti forze di terra tedesche. L'ammiraglio non giudicò opportuno esporre così a lungo la bella nave al pericolo di attacchi aerei e subacquei; la sua decisione trovò poi motivo di conferma quando alle 6 p. m. apparvero in cielo una dozzina di aeroplani nemici. Il mattino seguente quindi egli si ritirò, dopo aver preso a bordo i feriti dei cacciatorpediniere. « *Ho l'impressione* » disse « *che a Narvik il nemico sia rimasto atterrito dalla nostra azione di oggi. Consiglio di far occupare senza indugio la città dal grosso delle forze di sbarco.* » Due cacciatorpediniere sostarono al largo del porto per sorvegliare la situazione e uno di essi raccolse i naufraghi dell'*Hardy* che nel frattempo si erano mantenuti al riparo sulla costa.

Il Re, profondamente commosso, nella sua simpatia per la marina, dello scontro tra la flotta britannica e quella germanica nelle acque del Nord, mi scrisse la seguente lettera:

Buckingham Palace, 12 aprile 1940

Caro Mr. Churchill,

Avrei voluto parlare con voi degli eccezionali eventi che si sono verificati in questi ultimi giorni nel Mare del Nord e che io, come marinaio, ho seguito con il più vivo interesse. Ma conoscendo l'immane compito che vi è imposto dalle accresciute responsabilità inerenti alla presidenza del comitato di coordinamento, ho voluto evitare di rubarvi tempo. Vi chiederò di farmi visita appena si presenti un periodo di calma. Nel frattempo vorrei congratularmi con voi per la splendida resistenza che la marina da voi guidata ha opposto all'attacco tedesco in Scandinavia. Vi prego inoltre di aver cura della vostra salute e di concedervi il massimo riposo durante queste difficili giornate. Credetemi il vostro

GIORGIO R. I

CAPITOLO XIII

NARVIK

Attacco di Hitler alla Norvegia - Tradimento ben organizzato - Resistenza norvegese - Appello agli Alleati - La posizione della Svezia - La spedizione di Narvik - Istruzioni al generale Mackesy; istruzioni a Lord Cork - Il generale Mackesy si oppone a un attacco diretto - Mio desiderio di concentrare le nostre forze su Narvik e di tentare di espugnarla di sorpresa - Conclusioni del Gabinetto di guerra, 13 aprile - Si discute il progetto relativo a Trondheim - Spiacevoli notizie da Narvik - Mio comunicato al comitato di coordinamento militare in data 17 aprile; nostro telegramma ai Comandi militari e navali - Situazione statica a Narvik.

PER molte generazioni, la Norvegia con il suo semplice popolo di commercianti, di pescatori, di navigatori e di agricoltori, era rimasta estranea al turbine della politica mondiale. I giorni in cui i vichinghi salparono verso la conquista e la devastazione di gran parte del mondo conosciuto erano ormai lontani. La guerra dei cent'anni, la guerra dei trent'anni, le guerre di Guglielmo III e di Marlborough, le convulsioni napoleoniche, e gli ulteriori conflitti avevano lasciato la Norvegia, per quanto divisa dalla Danimarca, indifferente e illesa. Sino a questo momento, la grande maggioranza del paese aveva aspirato alla più assoluta neutralità; di conseguenza un esiguo esercito e una popolazione che desiderava soltanto vivere tranquillamente nel suo montagnoso territorio semi-artico caddero preda della nuova aggressione germanica.

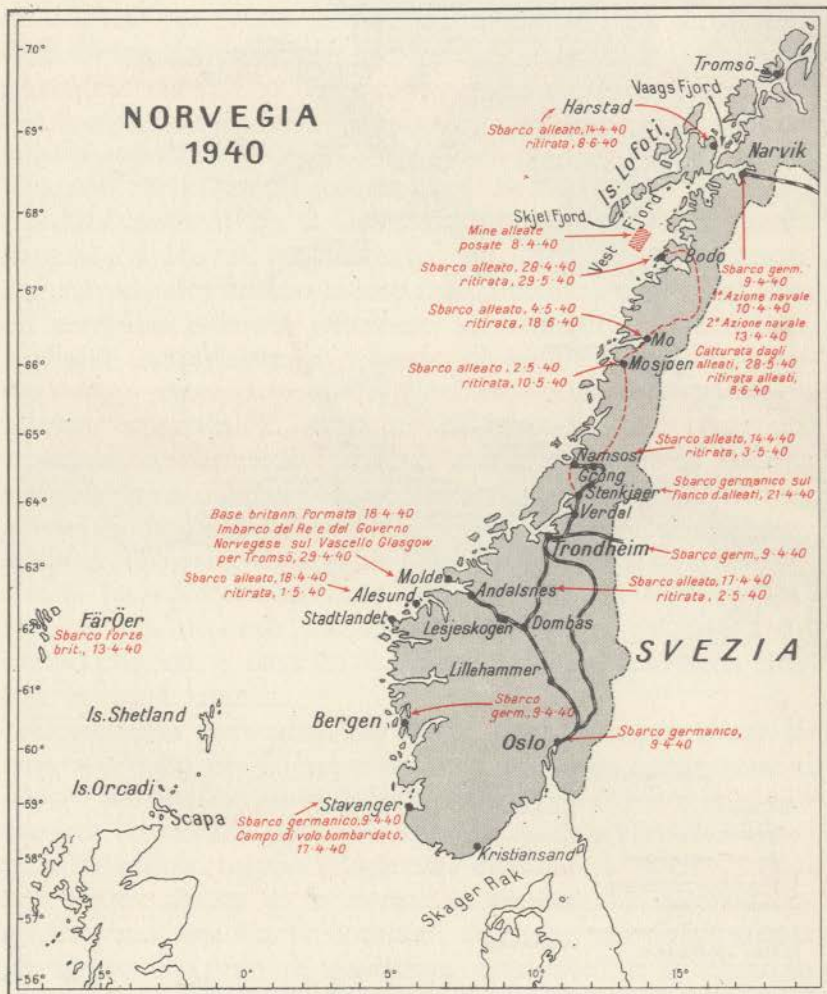
Per molti anni la politica della Germania nei confronti della Norvegia si era conformata a dimostrazioni di cordiale amicizia e viva simpatia. Dopo l'altra guerra alcune migliaia di bimbi tedeschi avevano trovato cibo e asilo presso i norvegesi. Ora questi bimbi erano cresciuti nel clima della Germania e molti di loro erano diventati ardenti nazisti. C'era inoltre il

maggiore Quisling che con un pugno di giovani aveva scimmiettato, introducendolo in Norvegia, un movimento fascista su limitatissima scala. Durante gli ultimi anni avevano avuto luogo in Germania riunioni riservate ai popoli del nord, cui era stato invitato un largo numero di norvegesi. Conferenzieri, attori, cantanti e uomini di scienza tedeschi avevano visitato la Norvegia per dare incremento a una comune cultura. Tutto ciò rientrava nello schema di un elaborato piano hitleriano e nell'interno del paese si era stabilita una vasta cospirazione filo-germanica. A questa partecipavano tutti i membri del servizio consolare o diplomatico tedesco, e tutte le agenzie commerciali tedesche, sotto la direzione della Legazione di Germania a Oslo. Il tradimento così perpetrato può trovar posto nella storia vicino ai Vespri siciliani e alla notte di San Bartolomeo. Il presidente del Parlamento norvegese, Carl Hambro, ha scritto:

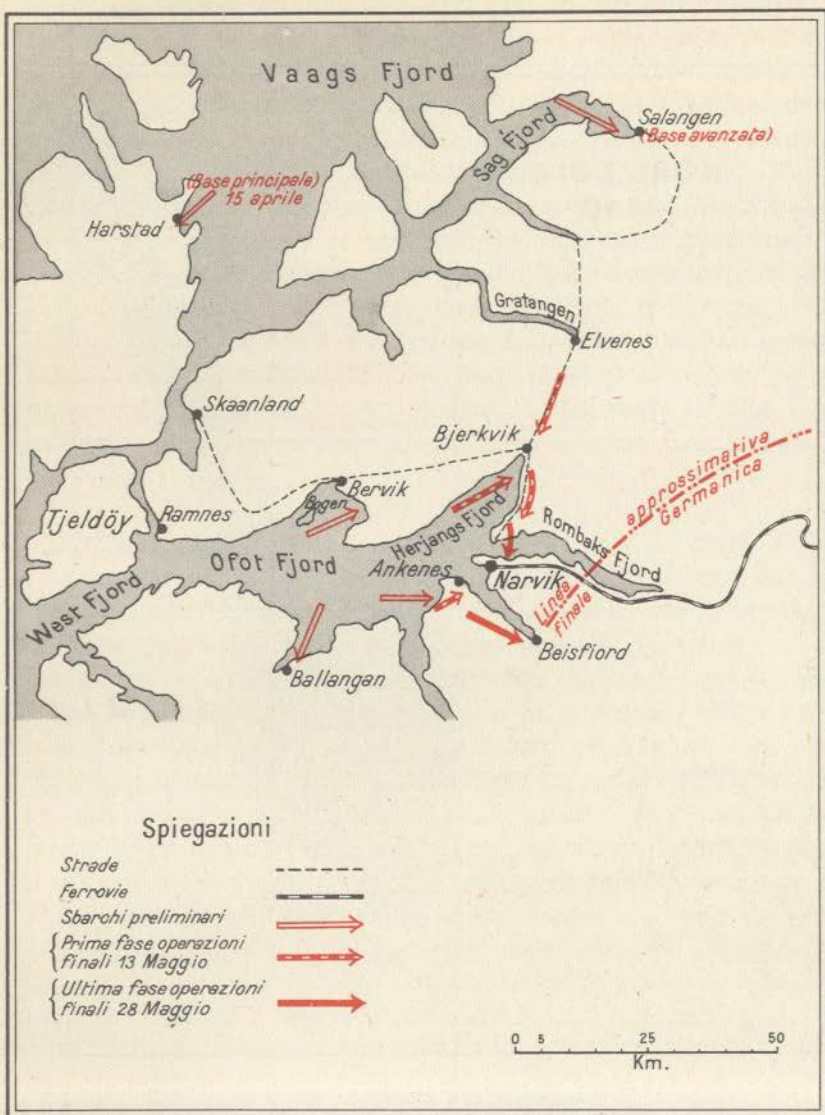
Nel caso della Polonia e, ultimamente, nel caso del Belgio e dell'Olanda, si sono scambiate note diplomatiche, si sono presentati ultimatum. Nel caso della Norvegia, la Germania sotto la maschera dell'amicizia tentò di annientare silenziosamente, delittuosamente la nazione nel corso di una notte oscura; senza dichiarazione di guerra, senza preavviso. Più che dall'aggressione in se stessa, i norvegesi furono sbalorditi dal fatto che una grande Potenza straniera, dopo aver per anni professato la più sincera amicizia, si rivelasse all'improvviso una nemica mortale; che uomini i quali avevano stretto con noi relazioni professionali e combinato affari importanti, accolti cordialmente nell'intimità delle nostre case, potessero essere spie e agenti di distruzione. Più che dalla violazione dei trattati e di tutti i vincoli internazionali, il popolo norvegese restò stupefatto dalla scoperta che per anni i suoi amici tedeschi avevano elaborato i piani più minuziosi per invadere e ridurre in schiavitù il nostro paese. (1)

Il Re, il Governo, l'esercito, la nazione tutta, appena compreso ciò che stava accadendo, insorsero con furibonda collera. Ma era troppo tardi. L'infiltrazione e la propaganda tedesche,

(1) Carl J. Hambro, *L'ho visto accadere in Norvegia*, pag. 23.



SITUAZIONE DELLA NORVEGIA NEL 1940



LE OPERAZIONI A NARVIK

che sino a quel momento avevano ottenebrato la loro visione della scena politica, soffocarono ogni resistenza. Dalla radio, che era in potere dei tedeschi, il maggiore Quisling pronunciò un discorso per presentarsi come governatore, alle dipendenze della Germania, della terra conquistata. Quasi tutti gli ufficiali norvegesi rifiutarono di mettersi ai suoi ordini. L'esercito venne mobilitato e sotto la guida del generale Ruge incominciò la lotta contro gli invasori che da Oslo premevano verso nord. I patrioti che poterono trovare armi si ritirarono in montagna o nelle foreste. Il Re, il Governo, il Parlamento si ritirarono dapprima a Hamar, cento miglia circa da Oslo. I carri armati si gettarono con slancio al loro inseguimento, mentre dal cielo gli aeroplani tedeschi tentavano ferocemente di sterminarli, mediante mitragliamenti e lancio di bombe. Tuttavia continuarono a emanare proclami, incitando l'intero paese a una strenua resistenza. Il rimanente della popolazione venne terrorizzato con sanguinosi episodi che lo ridussero in attonita e malinconica obbedienza. La penisola norvegese ha una lunghezza di circa mille seicento chilometri, ha vaste zone disabitate e, specie nel nord, dispone di uno scarso sistema di ferrovie e strade. La rapidità con cui Hitler ne effettuò la conquista costituisce una notevole impresa, sia nel campo bellico sia nel campo politico, e offre un indimenticabile esempio della spietata brutalità tedesca.

Il Governo norvegese, che sino a quel momento si era dimostrato tanto freddo nei nostri riguardi, lanciò ora veementi appelli per ottenere aiuto. Sin dal principio ci rendemmo conto che era impossibile liberare la Norvegia meridionale. Quasi tutte le nostre truppe addestrate, e molte di quelle mezzo addestrate soltanto si trovavano in Francia. La nostra aeronautica, modesta ma in continuo aumento, era impegnata a proteggere il corpo di spedizione britannico e il territorio nazionale, mentre si dedicava a un energico addestramento. Per difendere i punti più vulnerabili e importanti, dovevamo impiegare tutte le nostre batterie antiaeree. Eppure ci sentivamo impegnati a fare del nostro meglio per aiutare la Norvegia, anche a grave detrimento della nostra preparazione e dei nostri interessi. Sembrava certo che Narvik potesse venire presa

e difesa, a vantaggio della causa alleata. Il re di Norvegia poteva portare qui la sua invitta bandiera. Si poteva combattere per la conquista di Trondheim, ottenendo almeno il risultato di ostacolare l'avanzata tedesca verso nord e, nel frattempo, di liberare Narvik per farne la base di una nostra armata. Pareva che questa, rifornita dal mare, potesse essere superiore a qualsiasi forza germanica proveniente da terra, attraverso un'estensione montagnosa di circa 800 chilometri. Il Gabinetto approvò con calore tutte le misure attuabili per la liberazione e la difesa di Narvik e Trondheim. Le truppe preparate in precedenza per i piani di soccorsi alla Finlandia e poi adibite a diverso impiego avrebbero potuto essere pronte entro un breve periodo, contemporaneamente al nucleo che si era tenuto a disposizione per l'azione su Narvik. Difettavano di aeroplani, batterie antiaeree, cannoncini anti-carro, carri armati, mezzi di trasporto e addestramento. Tutto il territorio della Norvegia meridionale era coperto di uno strato di neve, tanto alto che i nostri soldati non ne avevano mai veduto e immaginato l'eguale. Non avevamo disponibilità né di scarpe da montagna né di sci e ancor meno di sciatori. Ma dovevamo fare del nostro meglio. In tal modo ebbe inizio questa disgraziata campagna.

Si aveva ogni motivo di ritenere che la Svezia sarebbe stata la prossima vittima della Germania o della Russia, fors'anche di ambedue queste nazioni. Se gli svedesi fossero intervenuti in soccorso dell'agonizzante Norvegia, la situazione militare si sarebbe forse trasformata. La Svezia possedeva un buon esercito. Le sue truppe potevano entrare facilmente in Norvegia, giungere a Trondheim, dove i nostri avrebbero potuto raggiungerle, prima dei tedeschi. Ma quale sarebbe stato il destino della Svezia nei mesi seguenti? La vendetta di Hitler si sarebbe abbattuta su di essa, e da oriente l'Orco sovietico l'avrebbe schiacciata. Dall'altro lato gli svedesi potevano comperare la neutralità, fornendo ai tedeschi tutto il minerale di ferro da essi desiderato, durante l'estate prossima. La Svezia poteva avere la scelta tra una vantaggiosa neutralità e l'inva-

sione. Non si può biasimarla per aver considerato il dilemma secondo un punto di vista diverso da quello della nostra isola, povera di preparazione ma avida di lotta.

La mattina dell'11 aprile, dopo la riunione del Gabinetto di guerra, stesi il seguente promemoria che può trovare una giustificazione nei sacrifici che stavamo affrontando per sostenere i diritti delle nazioni minori e delle leggi internazionali.

Al Primo Ministro

Al ministro degli Esteri

Non mi ritengo completamente soddisfatto dell'esito raggiunto dalla discussione di stamane né dal contributo che a tale esito ho potuto dare. Quello che desideriamo è che la Svezia non rimanga neutrale, ma dichiari guerra alla Germania. Quello che non desideriamo è dover fornire le tre divisioni che avevamo tenute in riserva in vista del piano di aiuti alla Finlandia, o continuare a rifornire la Svezia di viveri per tutta la durata della guerra, oppure dover bombardare Berlino ecc. in caso Stoccolma fosse bombardata. In tal caso il nostro contributo supererebbe di molto la posta che vale la pena di arrischiare al momento attuale. D'altra parte però, bisognerebbe far tutto il possibile per incoraggiare la Svezia a entrare in guerra, mediante assicurazioni di indole generale, che daremo il nostro aiuto nel limite della disponibilità, che nella penisola scandinava le nostre truppe si manterranno attive, che faremo causa comune con essa da buoni alleati e non concluderemo la pace senza il suo consenso o sin quando non le sia stata resa giustizia. Abbiamo dato autorizzazione ad agire in questo senso alla missione anglo-francese? In caso negativo, si è ancora in tempo a farlo. Inoltre la nostra rappresentanza diplomatica a Stoccolma dovrebbe mantenersi attiva.

Bisogna ricordare che la Svezia dirà: « Grazie lo stesso » a qualsiasi nostra offerta di difendere le miniere di ferro di Gällivare. Può benissimo provvedervi da sola. Il punto difficile è a sud, dove noi possiamo fare ben poco. Ma sarebbe opportuno darle assicurazione che ci ripromettiamo di aprire la rotta dall'Atlantico alla Svezia, via Narvik, con il maggior nerbo di forze possibile, e che abbiamo intenzione di eliminare l'una dopo l'altra le guarnigioni tedesche sulla costa norvegese, aprendo così altre vie di accesso.

Nel caso che in Fiandra avesse inizio la grande battaglia, i tedeschi non potranno disporre di vaste riserve per la Scandinavia e se, d'altra parte, essi non dovessero sferrare l'attacco sul fronte occidentale, noi

potremmo inviare in Scandinavia truppe per un totale pari a quello dei contingenti germanici ritirati dal fronte occidentale. Mi sembra che sarebbe bene non gettare acqua fredda sull'intenzione francese di indurre gli svedesi a entrare in guerra. Una loro neutralità e il ritiro delle truppe d'occupazione tedesche, ottenuto in compenso del ferro che la Germania potrebbe ricevere da Gällivare attraverso il golfo di Botnia, sarebbe per noi disastroso.

Debbo chiedervi scusa per non aver dato alla questione un sufficiente rilievo stamane, ma sono giunto quando già la seduta era cominciata e non ho avuto modo di esporre le mie idee durante il suo svolgimento.

Il ministro degli Esteri mi fece pervenire una risposta che era giusta e mi convinse. Diceva che tanto lui quanto il Primo Ministro erano d'accordo con me in linea di massima, ma dubitavano dell'efficacia del metodo da me suggerito per giungere a un'intesa con la Svezia.

11 aprile 1940

Secondo tutte le informazioni pervenuteci da fonti svedesi favorevoli agli Alleati risulta chiaro che qualsiasi nostra azione che potesse venir da loro interpretata come un tentativo per trascinarli in guerra si risolverebbe con tutta probabilità proprio nel modo più sfavorevole. La loro immediata reazione sarebbe di pensare a un nostro tentativo di indurli a fare ciò che non possiamo o non vogliamo fare noi stessi, prima di aver consolidato le nostre posizioni in uno o più porti norvegesi. Il risultato ci apporterebbe quindi più danni che vantaggi.

Fu facile radunare con un rapido ordine le esigue forze che, dopo esser state preparate per una spedizione a Narvik, erano state disperse pochi giorni prima. Una brigata inglese e le sue truppe ausiliarie cominciarono subito a imbarcarsi, e il 12 aprile il primo convoglio poté salpare diretto a Narvik. A esso dovevano far seguito, entro una settimana o due, tre battaglioni di cacciatori delle Alpi e altre truppe francesi. Inoltre, a nord di Narvik si trovavano forze norvegesi che avrebbero appoggiato le nostre operazioni di sbarco. Il 5 aprile

il maggior generale Mackesy era stato designato a comandare qualsiasi corpo di spedizione che in seguito potesse venir inviato a Narvik. Gli ordini che egli aveva ricevuto erano più adatti al caso di una Potenza neutrale ma amica, alla quale si intendesse richiedere qualche agevolazione. Nell'Appendice si trova fra l'altro la seguente norma per le azioni di bombardamento:

« E decisamente illegale bombardare una zona abitata nella speranza di colpire un legittimo obiettivo del quale, sebbene si sappia che si trova in quell'area, non sia possibile individuare con certezza la posizione. »

Il giorno 10, dinanzi all'invasione tedesca, il generale ricevette nuove istruzioni più energiche. Gli concedevano maggior libertà di azione, ma non annullavano quel particolare divieto. In sostanza dicevano:

Il Governo di Sua Maestà e il Governo della Repubblica francese hanno deciso di inviare un contingente per le operazioni contro la Germania nella Norvegia settentrionale. Scopo di questo contingente sarà di respingere i tedeschi dalla zona di Narvik, stabilendo il nostro controllo su Narvik stessa. Vostro compito iniziale sarà di occupare Harstad, assicurarvi la cooperazione delle forze norvegesi presenti, e ottenere le informazioni necessarie per progettare le ulteriori operazioni. La possibilità di uno sbarco a dispetto di reazioni ostili non viene contemplata. Può darsi però che si verifichi una reazione ostile a causa di un equivoco circa la vostra identità: perciò prima di rinunciare al tentativo prenderete tutti i provvedimenti necessari per rendere nota la nazionalità del vostro contingente. La decisione se si debba o meno procedere allo sbarco verrà presa dall'ufficiale di marina più anziano in grado, previo accordo con voi. Qualora uno sbarco a Harstad risultasse inattuabile, dovete scegliere un'altra località adatta. Lo sbarco dovrà esser messo in atto quando disporrete di truppe sufficienti.

Nel medesimo tempo, il generale Mackesy ricevette dal generale Ironside una lettera personale, che conteneva tra l'altro questa osservazione: *« Può darsi vi si presenti l'opportunità di ap-*

profittare dell'operazione navale e in questo caso non dovete lasciarvela sfuggire. Occorre audacia ».

Parole che avevano un'intonazione lievemente diversa da quella delle istruzioni ufficiali.

Durante i lunghi mesi dedicati alle discussioni sulla strategia da adottarsi nel Baltico, i miei rapporti con Lord Cork e Orrery erano divenuti più cordiali. Nonostante qualche divergenza a proposito del piano "Catherine", anche le relazioni tra Lord Cork e il Primo Lord del Mare erano ottime. Una lunga e difficile esperienza mi metteva in grado di valutare la differenza che passa tra il preordinare audacemente le cose sulla carta per esaminarle e provarle - una ricognizione mentale di reparti - e il farle o il farle fare in realtà. Per motivi lievemente diversi, l'ammiraglio Pound e io eravamo d'accordo circa l'affidare a Lord Cork il comando delle forze navali in questa impresa anfibia che volevamo effettuare nel Nord. Ambedue lo esortammo a non esitare di fronte al rischio e a vibrare un colpo risoluto per la conquista di Narvik. Dato l'assoluto accordo cui eravamo giunti nel corso di discussioni in comune, gli concedemmo ampi poteri senza rilasciare ordini scritti. Sapeva esattamente ciò che volevamo. Nel suo dispaccio dice: *« Nel lasciare Londra ebbi la precisa impressione che il Governo di Sua Maestà intendeva liberare Narvik al più presto e che da me si richiedeva la massima prontezza al fine di raggiungere tale risultato ».*

In quel periodo l'attività del nostro Stato Maggiore non era ancora stata temprata dall'esperienza di guerra e l'opera dei dicasteri delle Forze armate era condotta di concerto soltanto per quanto riguardava gli argomenti discussi dal comitato per il coordinamento militare di cui avevo da poco assunto la presidenza. Né io, presidente del comitato, né l'Ammiragliato, eravamo a conoscenza degli ordini che il Ministero della Guerra aveva dato al generale Mackesy e, poiché gli ordini dell'Ammiragliato erano stati comunicati a voce a Lord Cork, non esisteva un testo scritto da poter trasmettere al Ministero della Guerra. Le istruzioni impartite dai due Ministeri, sebbene concepite in vista di un identico scopo, differivano un poco nel tono e nell'accento: questo può aver contribuito al sorgere

delle divergenze che presto vennero a crearsi tra i comandanti militare e navale della spedizione.

La sera del 12 aprile, Lord Cork lasciò Rosyth a bordo dell'*Aurora*, dirigendo a tutta velocità verso Harstad, ove riteneva di doversi incontrare con il generale Mackesy. Harstad è un piccolo porto dell'isola Hinnoy nel fiordo di Vaags e, sebbene disti da Narvik circa 120 miglia, lo si era scelto come base militare. Ma il giorno 14, Lord Cork ricevette dall'ammiraglio Whitworth, che si trovava a bordo del *Warspite*, e il giorno prima aveva annientato tutti i cacciatorpediniere e navirifornimento tedeschi, un dispaccio che diceva: « *Sono persuaso che Narvik può venir presa mediante un attacco diretto, senza timore di resistenza allo sbarco. Ritengo che il contingente di sbarco non debba esser troppo numeroso...* ». Lord Cork mutò quindi rotta, dirigendo verso il fiordo di Skjel, nelle isole Lofoten, all'entrata del fiordo di Narvik, e inviò al *Southampton* un messaggio con l'ordine di raggiungerlo. Era sua intenzione organizzare un contingente per un immediato attacco, con due compagnie delle guardie scozzesi imbarcate sul *Southampton* e contingenti di marinai e fanti di marina che si trovavano a bordo del *Warspite* e di altre navi già ancorate nel fiordo di Skjel. Non gli riuscì per altro di entrare in contatto col *Southampton* se non con ritardo attraverso l'Ammiragliato, la cui risposta conteneva la seguente frase: « *Riteniamo necessario che un attacco di qualsiasi genere debba sempre avere le caratteristiche di un'azione combinata tra voi e il generale, con il quale dovrete operare di comune accordo* ». Lord Cork lasciò quindi il fiordo di Skjel per Harstad, e il mattino del 15 entrò in quel porto seguito dal convoglio che trasportava la 24^a brigata. I suoi cacciatorpediniere di scorta affondarono il sommergibile U-49 in agguato in quelle acque.

Allora Lord Cork invitò il generale Mackesy ad approfittare della distruzione delle forze navali tedesche per tentare senza indugio un attacco in forze contro Narvik, ma il generale rispose che il porto era saldamente difeso dalle postazioni di mitragliatrici nemiche. Inoltre egli fece osservare che i suoi trasporti non erano stati caricati in previsione di un attacco, ma semplicemente per uno sbarco che non incontrasse resistenza.

Fissò quindi il Quartier Generale all'albergo di Harstad, e incominciò a far prender terra alle sue truppe in quei dintorni. Il giorno seguente rese noto che, secondo le informazioni ottenute, uno sbarco a Narvik non era possibile e non sarebbe stato reso tale nemmeno da un bombardamento dal mare. Lord Cork riteneva che con l'aiuto di un fuoco preponderante le truppe avrebbero potuto sbarcare a Narvik senza eccessive perdite, ma il generale era di parere contrario e si fece forte degli ordini ricevuti. Dall'Ammiragliato si sollecitava un immediato attacco. La divergenza di vedute tra il comandante militare e il comandante navale creò un vicolo cieco.

A questo punto il tempo subì un notevole peggioramento e fitte nevicate parvero paralizzare i movimenti delle nostre truppe, che non avevano ricevuto né l'istruzione né l'equipaggiamento adatti per operare in condizioni simili. Nel frattempo i tedeschi, padroni di Narvik, tenevano a bada le nostre truppe con il fuoco delle mitragliatrici. Avevamo subito uno scacco grave e inatteso.

Quasi tutto ciò che riguardava la nostra campagna improvvisata venne sottoposto al mio esame, e preferisco esporlo per quanto è possibile con le medesime parole che impiegai allora. Il Primo Ministro nutriva il desiderio, condiviso da tutto il Gabinetto, di occupare anche Trondheim oltre Narvik. Questa operazione, distinta con la denominazione "Maurice", si prospettava nella luce di una grande impresa. Secondo quanto riferiscono i rapporti del nostro comitato per il coordinamento militare, in data 13 aprile, io ero:

...molto preoccupato di qualsiasi proposta che potesse indebolire la nostra intenzione di occupare Narvik. Non si doveva permettere a nulla di distoglierci dalla decisione di conquistarla. I nostri piani contro Narvik erano stati elaborati con somma cura e pareva avessero tutte le probabilità di riuscire se fossero stati messi in atto senza venir ostacolati. D'altra parte Trondheim offriva opportunità assai più incerte, e ho combattuto ogni proposta che tendesse a impiegare in modo diverso i cacciatori delle Alpi, sin che non ci fossimo definitivamente impadroniti di Narvik. In caso contrario avremmo corso il ri-

Dovunque andas-
so, i tedeschi sogna-
no comprensione
cordialità e veniva-
accolti da ostilità
diffidenza. La po-
polazione di Copena-
gen li guarda atton-
nita e riservata.



34. L'occupazione della Danimarca non è stata un'operazione cruenta.
Lo dimostra la fotografia di questo traghetto.



schio di impegnarci lungo la costa norvegese in un gran numero di inutili operazioni, nessuna delle quali destinata al successo.

Nel contempo si era già presa in esame la zona di Trondheim e si stavano elaborando i piani per assicurarci i necessari punti di sbarco, in caso risultasse necessaria una operazione su maggiore scala. Nel pomeriggio doveva aver luogo a Namsos uno sbarco di limitate forze navali. Il capo di Stato Maggiore generale dell'Impero aveva radunato un contingente di cinque battaglioni, due dei quali sarebbero stati pronti a sbarcare sulla costa norvegese il 16 aprile, seguiti da altri tre il giorno 21, qualora fosse stata richiesta la loro presenza. I punti precisi di sbarco dovevano venir decisi nel corso della serata.

Gli ordini iniziali impartiti al generale Mackesy erano stati di avanzare rapidamente verso le miniere di Gällivare, appena fossero terminate le operazioni di sbarco a Narvik. Ora gli si è dato ordine di non oltrepassare la frontiera svedese, poiché, in caso gli svedesi rimangano amici, non si deve nutrir timori per le miniere e, in caso si rivelino ostili, le difficoltà di un'occupazione sarebbero troppo gravi.

Dissi pure:

Sarebbe necessario circondare le forze tedesche di Narvik. Ma non bisogna permettere all'operazione di degenerare in un assedio prima che si sia svolto un combattimento deciso. In questa intesa, io ero disposto a spedire ai francesi un telegramma per esprimere la nostra speranza che fosse possibile conquistare Narvik con un colpo di mano, e spiegare come ciò risultasse più facile, a causa di un nuovo ordine che limitava alla frontiera svedese l'avanzata del corpo di spedizione.

Il Gabinetto di guerra decise di tentare sia l'operazione contro Narvik, sia l'operazione contro Trondheim. Il segretario di Stato alla Guerra ebbe allora la preveggenza di farci osservare che il nostro corpo di spedizione in Norvegia avrebbe potuto necessitare entro breve tempo di rinforzi sottratti al nostro esercito in Francia, e suggerì di esporre al più presto la questione ai francesi. Mi dichiarai d'accordo, ma ritenni che per un giorno o due qualsiasi approccio in tale senso fosse prematuro. Il mio punto di vista venne accettato. Il Gabinetto di guerra approvò la proposta di informare i Governi di Svezia e Norvegia che intendevamo riconquistare tanto Trondheim

quanto Narvik; che riconoscevamo il supremo valore di Trondheim come punto strategico; ma che consideravamo di massima importanza assicurarci la base navale di Narvik. Aggiungemmo inoltre che non avevamo nessuna intenzione di far avanzare le nostre truppe oltre la frontiera svedese. Nel contempo dovevamo invitare il Governo francese a concederci di impiegare le truppe alpine per operazioni da svolgersi in zona diversa da Narvik, informandolo delle comunicazioni da noi fatte alla Svezia e alla Norvegia. Né io né Stanley vedevamo con favore la dispersione delle nostre forze. Eravamo sempre inclini a concentrarle tutte su Narvik eccetto per qualche azione diversiva in altre zone. Ma ci rimettemmo al punto di vista generale, che dopo tutto non mancava di buone ragioni.

Durante la notte tra il 16 e il 17 aprile, da Narvik ci giunsero notizie spiacevoli. A quanto sembrava, il generale Mackesy non aveva alcuna intenzione di conquistare la città mediante un attacco immediato protetto dal tiro ravvicinato della flotta; e l'ammiraglio Cork non riusciva a smuoverlo. Feci subito presente tale situazione al mio comitato, secondo essa si rivelava in quel momento:

17 aprile

1) Il telegramma di Lord Cork ci informa che il generale Mackesy si propone di occupare due posizioni libere agli approcci di Narvik e di tenerle sino allo scioglimento delle nevi che avverrà, forse, alla fine del mese. Il generale ritiene che in seguito gli verrà inviata la prima mezza brigata di cacciatori delle Alpi, il che certo non avverrà. Questo significa che resteremo fermi dinanzi a Narvik per diverse settimane. Intanto i tedeschi spargeranno la notizia che tengono ancora Narvik e che ci hanno ridotti all'immobilità. Gli effetti di ciò danneggeranno sia la Norvegia sia gli altri Stati neutrali. Inoltre i tedeschi continueranno a rinforzare Narvik, che richiederà uno sforzo sempre maggiore col passare del tempo. Questa notizia è insieme spiacevole e impreveduta. Una delle migliori brigate del nostro esercito regolare rimane inutilizzata e riporterà certe perdite a causa di malattie, senza partecipare ad azioni di sorta. Si propone l'invio a Lord Cork e al generale Mackesy di un telegramma concepito nei termini seguenti:

« Le vostre proposte comportano una immobilità dannosa a Narvik e neutralizzano l'attività di una delle nostre migliori brigate. Non possiamo inviarvi i cacciatori delle Alpi. Entro due o tre giorni dovremo impiegare altrove il *Warspite*. Dovete perciò prendere in serio esame un attacco a Narvik, da effettuarsi con la protezione del *Warspite* e dei cacciatorpediniere che potrebbero anche estendere le loro operazioni al fiordo di Rømbak. La conquista del porto e della città costituirebbe un importante successo. Gradiremmo conoscere le ragioni che ve la fanno ritenere impossibile e la vostra valutazione della resistenza che prevedete di dover incontrare nella zona costiera. La questione è della massima urgenza. »

2) Il secondo punto in merito al quale è necessario addivenire a una decisione riguarda l'impiego dei cacciatori delle Alpi. Bisogna decidere se si debba inviarli a raggiungere il generale Carton de Wiart, nella zona di Namsos, oppure, il che è assai più facile, si debba trattenerli a Scapa per impiegarli, insieme con altre truppe disponibili, nell'attacco principale da effettuarsi contro Trondheim in data 22 o 23 aprile.

3) Si spera che due battaglioni della 14^a brigata siano sbarcati, prima dell'alba di oggi, a Namsos e Bandsund. Domani la *Chobry* farà un viaggio pericoloso a Namsos con a bordo il 3^o battaglione, arrivando, se tutto va bene, al calar della notte e procedendo subito allo sbarco delle truppe. L'ancoraggio di Lillejonas è stato sottoposto a un duro bombardamento durante l'intero pomeriggio, senza che i due trasporti fossero colpiti, e il grosso piroscafo di 18.000 tonnellate sta ritornando vuoto a Scapa Flow. Se i cacciatori delle Alpi debbono venire impiegati a Namsos, bisognerà mandarveli direttamente anziché fissare un punto di raduno a Lillejonas.

4) Entro oggi occorre anche decidere se il contingente disponibile per l'attacco principale contro Trondheim sia sufficiente. I due battaglioni della Guardia che dovevano venir mobilitati, vale a dire equipaggiati, non possono essere pronti in tempo. I due battaglioni della Legione straniera francese non arriveranno a tempo. Ma si può far salpare da Rosyth il giorno 20 una brigata regolare proveniente dalla Francia. Anche la prima e la seconda mezza brigata dei cacciatori delle Alpi potrebbero giungere in tempo. Si è reso disponibile un migliaio di soldati canadesi. Possiamo inoltre impiegare una brigata della territoriale. Basta per superare i tedeschi a Trondheim? Il ritardo nell'azione implica gravissimi pericoli che non occorre far qui presenti.

5) L'ammiraglio Holland partirà stasera per incontrarsi con il comandante in capo della Home Fleet, al suo ritorno a Scapa che è previsto per il 18, e dovrà trasmettere decisioni chiare e precise. Si può ritenere per certo che la marina accetterà con piacere il compito di trasportare truppe a Trondheim.

6) Può darsi che tra stasera e domattina si svolga il combattimento per il possesso di Andalsnes. Speriamo sia già sbarcato dall'incrociatore *Calcutta* un reparto avanzato e stiamo manovrando un adeguato numero di incrociatori per far fronte a un eventuale attacco di cinque caccia nemici che potrebbe verificarsi all'alba.

7) Il bombardamento navale dell'aerodromo di Stavanger avrà inizio all'alba (oggi).

Il comitato approvò il testo del telegramma che venne spedito subito. Non ottenne alcun effetto. Non si può affermare ora con certezza se un'impresa simile fosse destinata al successo. Non richiedeva marce sulla neve, ma per effettuarla bisognava sbarcare truppe da mezzi scoperti, sia nel porto di Narvik sia nel fiordo di Rømbak, sotto il fuoco delle mitragliatrici. Io facevo affidamento sull'effetto del tiro ravvicinato delle tremende batterie navali che avrebbero distrutto le difese della zona costiera, avvolgendo in un nembo di fumo, neve e terriccio tutte le postazioni tedesche di mitragliatrici. L'Ammiragliato aveva dotato corazzate e incrociatori di proiettili ad alto esplosivo, adatti per questa operazione. Lord Cork, che si trovava sul luogo e aveva la possibilità di prevedere la violenza del bombardamento, era favorevole al tentativo. Avevamo più di 4000 uomini delle nostre migliori truppe regolari, inclusi la Brigata e i fanti di marina, i quali, appena sbarcati, avrebbero impegnato un serrato combattimento con i difensori germanici, le cui forze, a parte gli equipaggi superstiti dei cacciatorpediniere affondati, erano da noi valutate, secondo un calcolo che oggi è confermato quasi esatto, in un totale pari alla metà del nostro corpo di sbarco. Sul fronte occidentale, durante la guerra precedente, un piano simile sarebbe stato giudicato perfettamente attuabile e nessun fattore nuovo era ancora intervenuto a turbare il previsto svolgersi delle operazioni. In seguito, nel corso del presente conflitto, si

effettuarono dozzine di attacchi del genere che, molte volte, furono coronati da successo. Inoltre gli ordini inviati ai comandanti prevedevano con grande chiarezza perdite assai gravi ed erano così chiari e categorici da richiedere indiscussa obbedienza. La responsabilità di un insuccesso così sanguinoso sarebbe ricaduta direttamente sulle autorità in patria e in modo speciale su di me. Io ero pronto ad accettarla; ma nulla di quanto io o i miei colleghi o Lord Cork potessimo fare o dire produsse il minimo effetto sul generale, che era deciso ad aspettare lo scioglimento delle nevi. Per quanto riguardava le azioni di bombardamento, egli poteva forse avvalersi come giustificazione della clausola contenuta nelle istruzioni, in virtù della quale era proibito causare danni alla popolazione civile. Quando si confronti questo spirito con la temerità assolutamente spietata nel giocare con vite umane e navi, e l'energia quasi folle basata su calcoli lunghi e profondi con cui i tedeschi avevano ottenuto i più brillanti successi, gli svantaggi ai quali eravamo soggetti nel corso di questa campagna risultano evidenti.

CAPITOLO XIV

TRONDHEIM

Un obiettivo chiave - Un piano ovvio - Operazione "Hammer" - Atteggiamento del comandante in capo della Home Fleet - Scelta dei generali - Un capitolo di incidenti - Situazione al 15 aprile - Situazione al 17 aprile - Cambiamento di direttive dello Stato Maggiore; potenza incontrastata dell'aeronautica - Nuovo piano - Desiderata e credenziali di Sir Roger Keyes - Mio rapporto al comitato di coordinamento, 19 aprile - Il Gabinetto di guerra accondiscende di abbandonare l'operazione "Hammer" - Necessità di agire senza indugio a Narvik, 20 aprile - Sommatoria esposizione dei fatti, data dal generale Ismay.

TRONDHEIM, qualora naturalmente si fosse stati in grado di conquistarla, era la chiave di ogni importante operazione strategica nella Norvegia centrale. Entrandone in possesso avremmo disposto di un porto sicuro con banchine e moli, capace di dar ricetto e di permettere la formazione a un esercito superiore ai 50.000 uomini. Nelle vicinanze c'era un aeroporto che poteva servire di base a diverse squadriglie da caccia. Il possesso di Trondheim avrebbe aperto dirette vie di comunicazione ferroviaria con la Svezia, aumentando di molto le probabilità di un intervento svedese e la misura del reciproco aiuto possibile in caso che la Svezia stessa fosse attaccata. Soltanto da Trondheim si sarebbe potuto sbarrare l'avanzata verso nord dell'invasione tedesca proveniente da Oslo. Sia da un punto di vista politico sia da un punto di vista strategico conveniva agli Alleati di combattere Hitler sulla maggior scala possibile nella Norvegia centrale, se quello era il punto ove egli aveva intenzione di arrivare. Narvik, assai più lontana a nord, poteva esser presa d'assalto o costretta ad arrendersi, e avremmo sempre avuto modo di proteggerla. Avevamo il dominio effettivo del mare. Per quanto riguardava

la guerra aerea, se fossimo riusciti a prendere possesso degli aeroporti norvegesi, non avremmo certo esitato a combattere in quella zona l'aeronautica tedesca, nei limiti concessi dalla situazione.

Tutte queste ragioni avevano indotto a una decisione il Consiglio di guerra francese, il Gabinetto di guerra britannico e la maggior parte dei loro consiglieri. Il Primo Ministro britannico agiva in perfetta identità di vedute con il Primo Ministro francese. Il generale Gamelin era disposto a ritirare divisioni francesi o a lasciar partire quelle britanniche dalla Francia per la Norvegia nella stessa misura in cui i tedeschi avrebbero ritirato le loro. Era palesemente favorevole a una prolungata battaglia a sud di Trondheim, ove il terreno era quasi ovunque propizio alla difesa. Il trasporto delle nostre truppe e dei nostri rifornimenti sul teatro delle operazioni, dal mare aperto attraverso il porto di Trondheim, avrebbe potuto sicuramente svolgersi con sollecitudine maggiore di quella consentita ai tedeschi, i quali avrebbero dovuto aprirsi faticosamente il cammino sulla sola strada e sull'unica linea ferroviaria di Oslo, soggette ambedue al lancio di bombe o di truppe dall'aria, che avrebbero potuto tagliarle alle loro spalle. L'unico dubbio a tale proposito riguardava le nostre possibilità di conquistare Trondheim in tempo utile. Saremmo riusciti a giungervi prima che il grosso delle forze nemiche arrivasse dal sud e, a tale scopo, avremmo potuto ottenere un rallentamento, sia pur momentaneo, della loro predominante azione aerea?

A favore della presa di Trondheim si era sviluppata una risoluta corrente che si estendeva oltre i circoli ufficiali. I vantaggi erano tanto palesi che chiunque poteva valutarli; per alcuni giorni il pubblico, i clubs, i giornali e i loro corrispondenti militari avevano discusso liberamente a tale proposito. Il mio grande amico ammiraglio Sir Roger Keyes, artefice dell'impresa dei Dardanelli ed eroe vittorioso a Zeebrugge, desiderava ardentemente guidare la flotta o parte di essa oltre le batterie che sbarravano il fiordo di Trondheim, conquistando la città con uno sbarco dal mare. Il fatto che a Lord Cork, anch'egli ammiraglio, venisse affidato il comando delle

operazioni navali a Narvik, sebbene la sua anzianità di grado fosse superiore a quella dell'ammiraglio Forbes, comandante in capo, sembrava eliminare le difficoltà inerenti al grado. Tutti gli ammiragli della flotta sono sempre in servizio attivo e Keyes aveva continui contatti con l'Ammiragliato. Spesso egli mi scrisse o parlò con calore, ricordandomi quanto sarebbe stato facile forzare i Dardanelli se i timori dei pavidì ostruzionisti non avessero ostacolato la nostra impresa. Anch'io riflettei molto sulla lezione dei Dardanelli. Le batterie di Trondheim e i campi di mine che poteva darsi dovessimo superare erano certo difficoltà minime a paragone di quelle che avremmo dovuto affrontare allora. Ma bisognava d'altra parte tener presente la minaccia degli aeroplani che potevano lasciar cadere le loro bombe sul ponte indifeso di quelle grandi navi alle quali era affidato il predominio della Gran Bretagna sui mari.

Il Primo Lord del Mare e lo Stato Maggiore della marina non erano contrari a correr l'avventura. Il 13 aprile l'Ammiragliato aveva comunicato ufficialmente al comandante in capo la decisione del Supremo Consiglio di preparare truppe per la presa di Trondheim, ponendogli in termini precisi la domanda se considerasse opportuna un'azione della Home Fleet diretta a forzare il passaggio.

« Vi sembra possibile distruggere o neutralizzare le batterie costiere in modo tale che i trasporti riescano a penetrare nel porto? » chiedeva il messaggio. *« È in caso affermativo, quante navi e di qual tipo riterreste di dover impiegare? »*

L'ammiraglio Forbes rispose chiedendo a sua volta notizie particolareggiate sulle installazioni difensive di Trondheim. Egli conveniva sul fatto che le nostre corazzate, purché disponessero di munizioni adatte, avrebbero potuto distruggere in pieno giorno le batterie costiere. In quel momento nessuna delle navi della Home Fleet ne era munita. L'ammiraglio continuava affermando che il primo e più vitale compito consisteva nel proteggere i trasporti dai massicci attacchi aerei sulla zona di accesso che si stendeva nello stretto per una trentina di miglia; il secondo compito in ordine di importanza era quello di respingere uno sbarco avversario che si

aveva ragione di ritenere imminente. Date le circostanze, egli riteneva possibile l'operazione.

Lo Stato Maggiore insisté nel suo punto di vista, e il 15 aprile l'Ammiraglio, con mio pieno consenso, rispose nei termini seguenti:

Siamo sempre del parere che l'operazione in oggetto debba esser sottoposta a ulteriore esame. Non dovrebbe aver luogo prima di una settimana, che verrebbe dedicata a una accurata preparazione. Il pericolo di incursioni aeree, per i grandi trasporti, rivestirà uguale gravità in ogni punto della zona di operazione. Oltre a un'azione della R.A.F. sul campo d'aviazione di Stavanger, il nostro programma contempla un bombardamento ad alto esplosivo che la Suffolk dovrebbe effettuare all'alba contro lo stesso obiettivo, nella speranza di metter fuori servizio quell'aeroporto. Bombardieri dell'aviazione di marina dovrebbero compiere un'azione sull'aeroporto di Trondheim, che in seguito verrebbe bombardato anche dal mare. Si sono fatti trasportare a Rosyth proietti ad alto esplosivo, per cannoni da 15 pollici. A questa operazione dovrebbero partecipare la Furious e la prima squadra di incrociatori. Vi preghiamo quindi di voler nuovamente considerare questo importante piano.

Sebbene non completamente convinto, l'ammiraglio Forbes rinunciò in parte alla sua ostilità nei riguardi dell'operazione. In una ulteriore risposta ci informò che non prevedeva gravi ostacoli all'intervento della marina, eccetto il fatto che egli non era in grado di offrire protezione aerea ai trasporti durante lo sbarco. Le navi necessarie erano la *Valiant*, il *Renown*, i cui apparecchi dovevano difendere il *Glorious*, il *Warspite*, per le azioni di bombardamento, e almeno quattro incrociatori antiaerei oltre a venti cacciatorpediniere.

Mentre si procedeva con la massima premura a studiare i piani per l'attacco diretto di Trondheim dal mare, si erano iniziati due sbarchi sussidiari, al fine di circondare la città anche dal retroterra. Il primo fu effettuato centocinquanta chilometri circa più a nord, a Namsos, dalle truppe agli ordini del maggior generale Carton de Wiart, "Victoria Cross", che

era stato scelto per «assicurarci il possesso della zona di Trondheim». Egli venne informato che la marina stava occupando con un reparto di circa trecento uomini alcune posizioni per favorire il suo sbarco. Secondo il piano, due brigate di fanteria e una divisione leggera di cacciatori delle Alpi dovevano sbarcare nel medesimo tempo fissato per l'attacco principale che la marina avrebbe sferrato contro Trondheim (operazione "Hammer") (1). A questo scopo si ritirarono da Narvik la 146^a brigata e i cacciatori delle Alpi. Carton de Wiart partì subito in idrovolante e la sera del 15 raggiunse Namsos sotto una violenta incursione aerea. Il suo capo di Stato Maggiore fu ferito, ma il generale assunse effettivamente il comando dell'operazione. Il secondo sbarco ebbe luogo a Andalsnes, una località situata a circa centocinquanta miglia di strada a sud-ovest di Trondheim. Anche qui la marina aveva occupato una posizione preliminare e il 18 aprile giunse il generale brigadiere Morgan con un contingente militare e assunse il comando. Il luogotenente generale Massy fu nominato comandante in capo di tutte le forze operanti nella Norvegia centrale. Ma il suo Quartier Generale rimase per il momento fissato nei locali del Ministero della Guerra dove egli aveva gli uffici, in quanto sull'altra sponda non avevamo ancora conquistato una posizione ove fosse possibile stabilirlo.

Il giorno 15 riferii al Gabinetto di guerra che tutti questi piani erano in via di sviluppo, ma che si incontravano serie difficoltà. Namsos era sepolta sotto più di un metro di neve e non offriva alcun riparo contro gli attacchi aerei. Il nemico aveva la completa padronanza del cielo, mentre noi non avevamo né batterie antiaeree né aeroporti dai quali potessero partire squadriglie di protezione. Ho già detto come, a tutta prima, l'ammiraglio Forbes non fosse stato eccessivamente entusiasta dell'attacco a Trondheim, a causa proprio dei pericoli inerenti alle incursioni aeree. Era importantissimo che la R.A.F. continuasse a esercitare la sua azione sull'aeroporto di

(1) Martello. (N. d. T.)

Stavanger, da cui gli aeroplani nemici ripartivano verso nord. Il 17 aprile la *Suffolk* doveva bombardare il medesimo aeroporto con i suoi cannoni da 8 pollici. Ottenuta l'approvazione, il bombardamento ebbe luogo secondo i piani. L'aeroporto subì qualche danno ma, durante la navigazione di ritorno, la nave fu bombardata per sette ore consecutive e raggiunse Scapa Flow con la coperta al livello delle acque.

Il segretario di Stato alla Guerra doveva ora procedere alla nomina di un comandante militare per le operazioni di Trondheim. La prima scelta del colonnello Stanley cadde sul generale Hotblack, che godeva alta reputazione, e il 17 aprile durante un'adunanza dei capi di Stato Maggiore la nomina divenne effettiva. Ma quella stessa notte, alle 12.30, il generale cadde svenuto sulla scalinata del "Duke of York" e venne raccolto esanime dopo qualche tempo. Per fortuna tutti i documenti erano nelle mani del suo Stato Maggiore che stava lavorando a preparare l'operazione. Il mattino seguente a sostituire Hotblack venne designato il generale di brigata Berney-Ficklin, che partì subito in treno diretto a Edimburgo. Il 19 aprile un aeroplano con a bordo il generale e il suo stato maggiore si levò in volo, dirigendosi verso Scapa Flow. Ma l'apparecchio perse quota sull'aeroporto di Kirkwall. Il pilota e un componente l'equipaggio morirono, gli altri furono gravemente feriti. Ogni giorno aveva importanza agli effetti della riuscita del piano.

Il 17 aprile spiegai per sommi capi al Gabinetto di guerra il piano preparato dallo Stato Maggiore per lo sbarco a Trondheim. Le forze immediatamente disponibili erano una brigata regolare proveniente dalla Francia (2500 soldati), 1000 canadesi e circa 1000 uomini di una brigata territoriale, quale riserva. Secondo il parere degli esperti che avevano dato il loro consiglio al comitato per il coordinamento militare, le forze disponibili erano sufficienti e il pericolo, sebbene grave, appariva giustificato. Tutta la flotta avrebbe sostenuto con ogni energia l'operazione facendo intervenire anche due portaerei con un totale di 100 apparecchi circa, inclusi 45 caccia. Come

data provvisoria per lo sbarco si era fissato il 22 aprile. La seconda mezza brigata di cacciatori delle Alpi non sarebbe giunta a Trondheim prima del 25 aprile, per la quale epoca si sperava di poter sbarcare le truppe sulle banchine di quel porto.

Alla domanda se i capi di Stato Maggiore intendessero dare la loro approvazione al piano, il capo di Stato Maggiore per l'aeronautica, parlando a nome di tutti e in loro presenza, diede una risposta affermativa. Come era naturale, l'operazione comportava numerosi rischi, ma valeva la pena di affrontarli. Il Primo Ministro condivise tale opinione, e fece rilevare l'importanza che la collaborazione delle forze aeree avrebbe assunto agli effetti della riuscita del piano. Il Gabinetto di guerra approvò l'impresa e io feci del mio meglio perché venisse portata a compimento.

Sino a questo momento lo Stato Maggiore e i suoi capi erano sembrati decisi a sferrare l'attacco centrale contro Trondheim. L'ammiraglio Forbes si stava preparando con opera assidua e non vi era motivo di ritenere che non fosse possibile eseguire il piano alla data fissata e cioè il 22 aprile. Sebbene Narvik fosse il mio obiettivo preferito, mi dedicai con fiducia alla rischiosa avventura, disposto a permettere che la flotta affrontasse le deboli batterie all'imbocco del fiordo, gli eventuali campi di mine e il pericolo più grave, ossia gli attacchi aerei. Le nostre navi erano munite di quel che a quei tempi veniva considerato un armamento antiaereo potentissimo. Un gruppo di navi aveva una potenza di fuoco antiaereo che pochi aeroplani avrebbero osato affrontare, scendendo sino alla quota necessaria per effettuare un bombardamento preciso. Bisogna ora che spieghi come il potere dell'aeronautica sia terribile quando nulla vi si opponga. I piloti possono scendere a loro piacere e spesso corrono minori rischi volando a 15 metri dal suolo che salendo a grandi altezze. Possono lanciare le bombe con precisione e far uso delle mitragliatrici contro le truppe senza affrontare altro pericolo che quello di una improbabile pallottola di fucile. Le nostre piccole spedizioni a Namsos

e Andalsnes dovevano fronteggiare il bombardamento aereo eseguito in tali condizioni, ma la flotta con le sue batterie antiaeree e un centinaio di apparecchi autonomi aveva modo di opporre a qualsiasi attacco aereo nemico una forza superiore. Con la conquista di Trondheim poi, l'aeroporto di Vaernes sarebbe caduto in nostro potere e in pochi giorni avremmo potuto disporre non soltanto di una forte guarnigione in città, ma anche di diverse squadriglie della R.A.F. d'immediato impiego. Se mi fosse stato permesso di seguire il mio punto di vista, sarei rimasto fedele al mio primo amore, Narvik; ma siccome la mia opera era al servizio di un capo cui andava tutto il rispetto e di un Gabinetto cordialissimo, rimasi in ansiosa aspettativa di questa impresa elettrizzante cui tanti ministri posati e prudenti avevano aderito, e che sembrava incontrare la piena simpatia dello Stato Maggiore navale, come di tutti gli esperti. Questa era la situazione il giorno 17.

Mi parve intanto opportuno avvertire il Re di Norvegia e i suoi consiglieri dei nostri progetti, inviando loro un ufficiale che fosse in grado di comprendere le condizioni della Norvegia e di parlare con autorità. Tale incarico fu affidato all'ammiraglio Sir Edward Evans, che partì in aereo per la Norvegia, via Stoccolma, al fine di entrare in contatto con il Re al suo Quartier Generale. Ivi giunto egli avrebbe dovuto fare del suo meglio per aiutare il Governo norvegese a resistere, e fornire delucidazioni sulle misure che il Governo britannico stava prendendo al fine di venire in soccorso alla Norvegia. A partire dal 22 aprile e per una durata di diversi giorni, egli partecipò a consultazioni col Re e con le principali autorità norvegesi, esponendo loro i nostri piani e le difficoltà che stavamo attraversando.

Il giorno 18 però, i capi di Stato Maggiore e l'Ammiragliato mutarono radicalmente e improvvisamente di opinione. Questo cambiamento ebbe come causa, in primo luogo, la considerazione dell'enorme rischio al quale si sarebbero esposte molte delle nostre corazzate più belle e, quindi, l'argomentazione del Ministero della Guerra, che, se pure la flotta fosse

riuscita a muoversi a suo piacimento, lo sbarco delle truppe sotto l'attacco aereo tedesco sarebbe stato troppo pericoloso. D'altronde gli sbarchi già effettuati con successo a nord e a sud di Trondheim promettevano, secondo l'opinione di tutte queste autorità, una soluzione assai meno pericolosa. I capi di Stato Maggiore redassero una lunga documentazione per combattere la messa in atto del piano "Hammer".

Il memoriale aveva inizio con l'affermazione che un'operazione combinata, relativa a uno sbarco contrastato dal nemico, essendo assai difficile e rischiosa, richiedeva i più accurati preparativi. I capi di Stato Maggiore avevano compreso sin dalle prime discussioni come il piano comportasse pericoli gravissimi, in quanto l'urgenza del momento non aveva lasciato tempo per la necessaria attenta preparazione, e lo sbarco, in mancanza di ricognizione dall'aria, era stato concertato su carte geografiche, anziché su fotografie. Inoltre l'operazione richiedeva il concentramento di quasi tutta la Home Fleet in una zona ove avrebbe potuto trovarsi esposta a massicci attacchi aerei. Si erano anche venuti determinando nell'ultimo periodo nuovi fattori dei quali bisognava tenere il debito conto. Avevamo già conquistato due posizioni a Namsos e a Andalsnes, stabilendovi le nostre truppe; da fonti attendibili era giunta la notizia che i tedeschi stavano rinforzando le difese di Trondheim; e la stampa aveva parlato della nostra intenzione di effettuare uno sbarco diretto in quel porto. Prendendo di nuovo in esame il piano alla luce di questi nuovi fattori, i capi di Stato Maggiore chiesero all'unanimità che si provvedesse a cambiarlo.

Pur ritenendo ancora essenziale la conquista di Trondheim, che avrebbe dovuto esser la base per tutte le successive operazioni in Scandinavia, essi insistevano perché, invece di effettuare un attacco diretto, approfittassimo del vantaggio inatteso acquistato in virtù dello sbarco a Namsos e ad Andalsnes, per sviluppare da nord e da sud un movimento a tenaglia sopra Trondheim. In tal modo, affermavano essi, potevamo trasformare la pericolosa avventura in un'impresa che avrebbe raggiunto il medesimo obiettivo, pur comportando rischi assai minori. Inoltre le indiscrezioni della stampa si sareb-

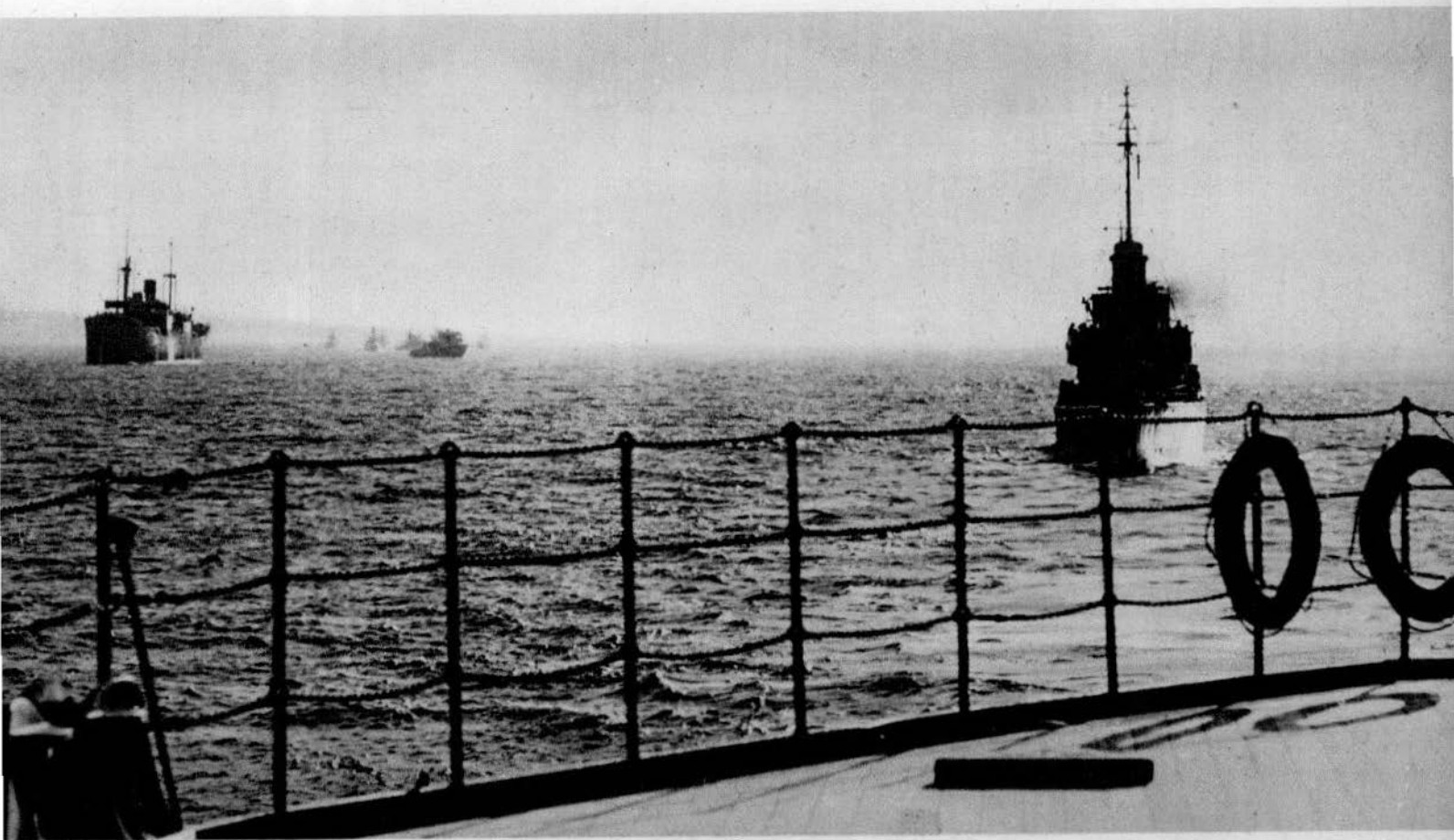
bero risolte in nostro favore, poiché mediante qualche giu-
diziosa notizia fatta trapelare al momento opportuno avremmo
potuto lasciare al nemico l'impressione che intendevamo por-
tare a termine il nostro piano originale. I capi di Stato Mag-
giore consigliavano di inviare a Namsos e Andalsnes il mas-
simo contingente di forze, di impadronirsi delle strade e delle
ferrovie che passavano da Dombas, di avanzare sopra Trond-
heim da nord a sud, bombardando dal mare i forti di que-
st'ultima località poche ore prima degli sbarchi principali a
Namsos e Andalsnes per indurre il nemico a credere che fos-
se imminente un attacco diretto su Trondheim. In tal modo
si doveva assalire Trondheim da terra bloccandola dal mare;
e sebbene la sua conquista richiedesse maggior tempo di
quello previsto nel piano originale, le nostre truppe avrebbero
potuto scendere a terra con un lieve anticipo. In fine i capi
di Stato Maggiore fecero osservare che l'operazione di accer-
chiamento, nei confronti dell'attacco diretto, avrebbe offerto il
vantaggio di lasciar libero un gran numero di unità della
flotta, che avrebbero potuto essere impiegate in altre zone,
per esempio a Narvik. Queste poderose argomentazioni ave-
vano il crisma dell'autorità non soltanto dei tre capi di Stato
Maggiore, ma dei loro sottocapi, tre ufficiali di grande capa-
cità, tra cui si annoveravano l'ammiraglio Tom Phillips e Sir
John Dill, che da poco erano stati chiamati a coprire tale carica.

Non si potrebbe immaginare un ostacolo più insormon-
tabile di un piano da effettuarsi in collaborazione tra le diverse
forze armate, né mi è mai accaduto di vedere un Governo o
un Ministero in grado di superarlo. Secondo l'uso prevalente
in quel tempo, i capi di S.M. formavano un'organizzazione
autonoma che non dipendeva per le direttive né dal Primo
Ministro né da altri rappresentanti del potere esecutivo. Inol-
tre i tre capi delle Forze armate non avevano ancora compreso
il concetto di guerra come azione globale e si lasciavano in-
fluenzare, oltre il dovuto limite, dalle particolari opinioni pre-
valenti nei loro Ministeri. Si riunivano dopo avere conferito
con i rispettivi ministri e stendevano poderosi promemoria. Fu
la debolezza fatale della nostra condotta di guerra in quel pe-
riodo.

Appena mi resi conto del deciso cambiamento che si era verificato nei riguardi del piano, ne fui indignato e interrogai in proposito gli ufficiali responsabili. Ben presto mi avvidi che tutti i militari di carriera erano contrari all'attuazione del piano, cui pochi giorni innanzi avevano dato spontaneo consenso. Sir Roger Keyes, invece, animato da un'ardente sete di azione e di gloria, mostrò disdegno per questi tardivi timori. Si offerse di condurre un gruppo di unità antiquate con i necessari trasporti entro il fiordo di Trondheim, sbarcare le truppe e conquistare le posizioni prima che i tedeschi avessero avuto modo di fortificarsi maggiormente. Roger Keyes aveva al suo attivo formidabili possibilità di successo: in lui veramente ardeva una fiamma. Durante i dibattiti di maggio qualcuno insinuò che « il ferro dei Dardanelli era penetrato nella mia anima », intendendo dire che il disastro da cui ero stato colpito in quell'occasione aveva menomato il mio ardore. Ma questo non era vero. La difficoltà di agire da una posizione subordinata, con la rapidità e l'energia necessarie, è immensa.

Inoltre i rapporti personali tra gli alti ufficiali della marina interessati erano assai complessi. Roger Keyes, al pari di Lord Cork, era più anziano in grado del comandante in capo e del Primo Lord del Mare. L'ammiraglio Pound era stato per due anni capo di Stato Maggiore di Keyes nel Mediterraneo. Accogliendo il consiglio di Roger Keyes invece del suo, lo avrei costretto a rassegnare le dimissioni; e in conseguenza di ciò l'ammiraglio Forbes avrebbe forse deciso di rinunciare al comando. Nella posizione in cui mi trovavo, non avevo certo il dovere di porre il Primo Ministro e il Gabinetto di guerra davanti a questi drammi privati, concernenti un piano che, sebbene assai interessante e attraente, rivestiva un'importanza minore nei confronti della campagna in Norvegia, per non parlare della guerra nel suo complesso. Non esitai quindi ad accettare il punto di vista dello Stato Maggiore, per quanto fossi scontento della mutata decisione e per quanto si presentassero evidenti obiezioni al piano così mutilato.

Mi rassegnai dunque ad abbandonare il piano "Hammer". Il pomeriggio del 18 riferii in merito al Primo Ministro ed



35. Il convoglio tedesco di navi da guerra e navi ausiliarie poco prima delle operazioni di sbarco sulla costa scandinava.



36. Quando Goebbels inondava l'Europa di queste fotografie, le accompagnava con didascalie di questo genere: "L'ingresso disciplinato delle truppe tedesche nella capitale norvegese ha destato stupore e meraviglia generale". Effettivamente avevano ancora gli elmetti e i bottoni lucidi.

egli, sebbene rattristato al pari di me, non poté far altro che accettare la nuova decisione. In guerra come nella vita, quando un progetto favorito sfuma, può esser necessario ripiegare sulla migliore alternativa che ci viene offerta, e in tal caso sarebbe assurdo non dedicare tutte le nostre forze alla riuscita del nuovo progetto. Di conseguenza anch'io cambiai puntamento ai cannoni. Il 19 aprile feci al comitato di coordinamento l'esposto seguente:

1) Il considerevole successo territoriale di Carton de Wiart, i facili sbarchi che abbiamo effettuato ad Andalsnes e altri porti in questo fiordo meridionale, le indiscrezioni della stampa riguardo a un attacco frontale contro Trondheim, l'enorme impiego di forze navali necessario per l'operazione "Hammer", e il rischio inerente all'azione di tante unità che resterebbero esposte per molte ore all'attacco aereo nemico, hanno indotto i capi di Stato Maggiore e i loro sostituti a consigliare un completo mutamento dei piani iniziali. Il peso maggiore dell'urto dovrebbe quindi venir accentrato nelle due morse della tanaglia, mentre l'attacco centrale contro Trondheim si ridurrebbe a un'azione puramente dimostrativa.

2) Data la rapidità con cui si sono svolti gli avvenimenti e sono mutate le opinioni, è divenuta necessaria una decisione che il Primo Ministro ha approvato e in conseguenza della quale sono già stati emanati gli ordini del caso.

3) Ci si propone di dar credito all'idea che sia imminente un attacco contro Trondheim mediante un bombardamento dei forti esterni, che verrà effettuato dalla nostra flotta al momento opportuno.

4) Si compirà ogni sforzo per fornire artiglierie a Carton de Wiart, in quanto senza di ciò le sue forze non sarebbero perfettamente attrezzate.

5) Tutte le truppe ora in attesa di ordini per l'esecuzione del piano "Hammer" verranno inviate ai vari porti del fiordo di Romsdal per esercitare una pressione su Dombas. In seguito, quando le truppe intese a ritardare l'azione del nemico saranno state inviate a sud, sul fronte principale norvegese, il grosso delle nostre forze avanzerà verso nord, in direzione di Trondheim. Sulla costa oltre Andalsnes è già sbarcata una brigata (quella di Morgan) con 600 fanti di marina. Anche la brigata proveniente dalla Francia e la brigata territoriale di rinforzo verranno immesse nell'azione al più presto possibile. Ciò do-

vrebbe metterci in grado di conquistare Dombas e di estendere il nostro controllo alla più orientale delle due linee ferroviarie che vanno da Oslo a Trondheim, considerando Støren come luogo particolarmente favorevole dal punto di vista strategico. La destinazione della seconda mezza brigata di cacciatori delle Alpi, dei due battaglioni della Legione straniera francese e dei mille soldati canadesi può restare in sospenso anche sino a domani.

6) La posizione contingente di Namsos può sembrare un poco arrischiata, ma il suo comandante è avvezzo a sfidare il pericolo. D'altronde non c'è motivo per cui non si debba portare forze preponderanti lungo la ferrovia Andalsnes-Dombas, operando, ove ciò risulti possibile, anche oltre questo importantissimo punto allo scopo di isolare Trondheim per poi conquistarla.

7) Sebbene questo cambiamento debba essere condannato per il solo fatto di esser tale, bisogna riconoscere che abbiamo rinunciato a un'operazione pericolosa in favore di una meno pericolosa, riducendo di molto lo sforzo previsto per la marina nel piano "Hammer". Sembra che i nostri obiettivi possano venir raggiunti attuando questo progetto più sicuro e non pare si debba per questo subire ulteriori ritardi. È certo che il nuovo sistema ci permetterà di sbarcare uomini sul suolo norvegese assai più rapidamente dell'altro.

8) Non è possibile ritirare da Narvik le corazzate proprio nel momento in cui insistiamo per una strenua azione. La *Warspite* ha quindi avuto l'ordine di ritornare sul posto. A Narvik bisognerà inviare nuovi rinforzi. Questo è un particolare cui si deve accordare immediata attenzione. Si può studiare l'invio di truppe canadesi.

9) Nel contempo sarà possibile sgombrare lo Skagerrak dalla flottiglia anti-sommergibili tedesca, aiutando le nostre unità subacquee.

Il giorno seguente esposi al Gabinetto di guerra le circostanze che avevano determinato il cambiamento in merito all'attacco diretto contro Trondheim. Feci notare che il nuovo piano, approvato dal Primo Ministro, comprendeva l'invio della prima divisione leggera di cacciatori delle Alpi al generale Carton de Wiart, perché attaccasse la zona Trondheim dal nord, e l'invio delle brigate regolari tolte al fronte francese, affinché si aggiungessero alle truppe del generale di brigata Morgan che, sbarcato a Andalsnes, si era spinto a occupare

Dombas. Sulla linea a sud si sarebbe schierata un'altra brigata territoriale. Poteva essere attuabile un'avanzata diretta da parte di queste forze situate a sud, per recar rinforzi ai norvegesi sul fronte di Oslo. Sino a quel momento la fortuna aveva aiutato le nostre truppe ad approdare senza perdite (eccetto quella della nave che portava i mezzi motorizzati del generale di brigata Morgan) e i piani in atto prevedevano lo sbarco di circa 25.000 soldati per la fine della prima settimana di maggio. I francesi avevano offerto altre due divisioni leggere. Il principale fattore che limitava questi invii di truppe era la disponibilità delle basi necessarie e delle linee di comunicazione, su cui le forze avrebbero potuto venir mantenute e che erano esposte all'eventualità di pesanti attacchi aerei.

Il segretario di Stato alla Guerra disse allora che il nuovo piano presentava rischi di poco inferiori a quelli dell'attacco frontale contro Trondheim. Sin quando non fossimo entrati in possesso dell'aeroporto di Trondheim, eravamo in grado di fare ben poco per ostacolare le massicce incursioni aeree del nemico. E non era neppure esatto descrivere il nuovo piano come «un movimento a tanaglia» convergente su Trondheim, in quanto, mentre le forze dell'ala nord avrebbero potuto esercitare la loro pressione nel prossimo futuro, il primo compito delle forze dell'ala meridionale sarebbe stato di proteggersi contro un attacco germanico da sud. Poteva darsi che dovesse trascorrere un mese, prima che da tale parte si potesse iniziare una manovra decisiva contro Trondheim. Queste critiche avevano solide basi. Malgrado ciò il generale Ironside difese il nuovo piano, esprimendo la speranza che il generale Carton de Wiart, dopo l'arrivo dei francesi disponendo di copiose forze in gran parte mobili, potesse occupare un punto della linea ferroviaria fra Trondheim e la Svezia. Le truppe che già si trovavano a Dombas erano sfornite di cannoni e di trasporti, ma dovevano essere capaci di tenere una posizione difensiva. Aggiunsi che l'attacco a Trondheim era stato giudicato eccessivamente pericoloso nei confronti sia della flotta sia dei reparti di sbarco. Se nel corso di un attacco coronato da successo la marina avesse dovuto perdere una delle sue corazzate a causa di un bombardamento aereo ne-

mico, si sarebbe dovuto tener conto della perdita nel calcolare il vantaggio ottenuto mediante la vittoria. Era inoltre evidente che i reparti di sbarco avrebbero subito gravissime perdite, e il generale Massy era dell'opinione che il pericolo fosse sproporzionato ai risultati da ottenersi, particolarmente se a tali risultati si poteva giungere con diversi sistemi. Il segretario di Stato alla Guerra, avendo fatto osservare che questi altri sistemi non offrivano soluzioni serie o soddisfacenti, si rassegnava a vederli sperimentare. Tutti noi ci rendevamo conto che ci era aperta la scelta soltanto a una linea di condotta assai spiacevole, mentre non potevamo rifiutarci di agire. Il Gabinetto di guerra approvò la trasformazione del piano di attacco contro Trondheim.

Ritornai quindi a caldeggiare la messa in atto del piano contro Narvik, il quale sembrava insieme più importante e più attuabile, ora che si era abbandonata l'idea di attaccare Trondheim; e redassi la seguente nota indirizzandola al mio comitato:

r) Non si considererà mai abbastanza l'importanza e l'urgenza di una decisione riguardo a Narvik. Se le operazioni dovessero rimanere statiche, ne risulterebbe uno svantaggio per noi. Quando, al più tardi tra un mese, il ghiaccio si scioglierà nel golfo di Bothnia, i tedeschi potranno domandare agli svedesi il permesso di far transitare le loro truppe attraverso la zona delle miniere di ferro, allo scopo di mandare rinforzi a Narvik, e potranno anche richiedere il controllo delle miniere, promettendo alla Svezia la più assoluta libertà di tutto il territorio rimanente, in cambio di queste cessioni a nord. Bisogna comunque prevedere come certa un'azione germanica, effettuata mediante la violenza o in virtù di accordi, per entrare nella zona delle miniere e portare rinforzi alle guarnigioni di Narvik. Secondo una valutazione approssimativa, abbiamo quindi soltanto un mese di tempo.

2) Durante questo mese dovremo non soltanto prendere possesso della città facendo prigionieri i tedeschi che vi sono insediati, ma raggiungere la ferrovia sulla frontiera svedese e assicurarci una ben difesa base per idrovolanti su un lago, allo scopo d'impedire che nelle miniere, qualora non ci riesca di impadronircene, il lavoro possa continuare sotto il controllo tedesco. Sembra necessario inviare 3000 (e più) soldati a Narvik, in modo che vi giungano, al più tardi, non oltre

la fine della prima settimana di maggio. Gli ordini inerenti a questo movimento debbono venir dati subito, in quanto nulla sarebbe più facile che cambiare destinazione alle truppe, se nel frattempo la situazione si rischiarasse. Si avrebbe un grande vantaggio amministrativo se queste truppe fossero britanniche, ma, se per qualche motivo ciò non è possibile, non si potrebbe far dirigere su Narvik la brigata di punta della seconda divisione leggera francese? Far giungere una grande nave nel fiordo di Skjel o in acque vicine non dovrebbe costituire un'impresa eccessivamente pericolosa.

3) Avrei piacere che il vicecapo di Stato Maggiore della marina si consultasse con un ufficiale pari grado del Ministero della Guerra, sul miglior modo di far fronte a questa necessità, per quanto riguarda l'impiego delle navi e il tempo adatto. Un fallimento dell'impresa sarebbe disastroso e comporterebbe la possibilità per la Germania di assumere il controllo delle miniere di ferro.

La posizione generale, quale era considerata in quel momento, non può venir descritta meglio che con la seguente documentazione presentata il 21 aprile dal generale Ismay:

Scopo delle operazioni su Narvik è la conquista della città e della ferrovia alla frontiera svedese. Dopo di che, dovremmo trovarci nella possibilità di schierare, se necessario, un contingente nella zona mineraria di Gällivare il cui possesso costituisce l'obiettivo principale di tutte le operazioni in Scandinavia.

Bisogna prevedere che entro un mese circa, appena il ghiaccio a Lulea si sia sciolto, i tedeschi con le minacce o con la forza otterranno di far transitare le loro truppe sul territorio svedese, al fine di assicurarsi le miniere di Gällivare e, forse, di procedere sino a rinforzare i distaccamenti di Narvik. È quindi essenziale risolvere la questione di Narvik entro il mese.

Obiettivo delle operazioni nella zona di Trondheim è in primo luogo la presa della città, e quindi la conquista di una base per ulteriori operazioni nella Norvegia centrale e se necessario in Svezia. Si sono già effettuati sbarchi a Namsos, a nord di Trondheim, e ad Andalsnes, a sud. L'intenzione è di piazzare il contingente di Namsos a cavallo della linea ferroviaria che corre verso est da Trondheim, in modo da circondare i tedeschi ad est e nord-est. Le truppe sbarcate ad An-

dalsnes hanno come precipuo compito l'occupazione di una posizione difensiva in cooperazione con i norvegesi a Lillehammer, per impedire ai tedeschi che prendono terra a Oslo di mandare rinforzi a Trondheim. Bisogna proteggere le strade e le ferrovie tra Oslo e Trondheim; quando si sia raggiunto questo scopo alcuni reparti opereranno a nord, e si eserciterà su Trondheim una pressione dal sud.

Per il momento la nostra attenzione è concentrata sulla zona di Trondheim. È essenziale appoggiare i norvegesi assicurandoci inoltre che a Trondheim non giungano rinforzi. In questo momento la conquista di Narvik non riveste carattere di estrema urgenza, ma lo acquisterà in misura sempre crescente con l'avvicinarsi del disgelo negli approdi del golfo di Botnia. Se la Svezia entrasse in guerra, Narvik diverrebbe punto strategico vitale.

Le operazioni intraprese nella Norvegia centrale sono di natura estremamente pericolosa e dovranno incontrare seri ostacoli. Il maggiore di questi ostacoli dipende dal fatto, che l'urgente bisogno di recare aiuto ai norvegesi ci ha costretti a gettare nello sbarco forze adunate in grande premura, e secondo le disponibilità del momento. In secondo luogo la nostra penetrazione in Norvegia si svolge attraverso basi che non si prestano ad accogliere grandi formazioni militari per lunghi periodi di tempo. L'unica base militare nella zona è Trondheim che si trova in mano del nemico. Stiamo usufruendo di Namsos e Andalsnes che sono soltanto porti secondari, non hanno gli impianti necessari per agevolare lo sbarco delle scorte militari e dispongono di scarse vie di comunicazione con l'interno. Di conseguenza lo sbarco di trasporti meccanici, rifornimenti, artiglierie e benzina (sul luogo non esistono disponibilità di sorta) costituirebbe di per sé una grave difficoltà, anche nel caso che non se ne presentassero altre. Fin quando non riusciremo a prender possesso di Trondheim le forze che potremo mantenere in Norvegia saranno assai limitate.

Si può dire, naturalmente, che qualsiasi impresa in Norvegia, anche se coronata da successo locale, sarebbe stata più tardi annullata dall'esito della spaventosa battaglia in Francia che andava facendosi così prossima. Entro un mese gli eserciti alleati sarebbero stati infranti o respinti in mare. Tutte le nostre energie avrebbero dovuto venire impiegate nella lotta per la vita. Il nostro insuccesso nel concretare un vero esercito

e una solida base aeronautica nei dintorni di Trondheim fu dunque una fortuna per noi. I veli sul futuro si sollevano uno per volta e i mortali devono agire giorno per giorno. Secondo quanto era a nostra conoscenza alla metà di aprile, rimango dell'opinione che, arrivati a questo punto, avremmo dovuto mettere in esecuzione il piano "Hammer" e il triplice attacco contro Trondheim, su cui ci eravamo dichiarati d'accordo. Ma accetto tutta la mia parte di responsabilità per non aver costretto i nostri esperti consiglieri a porlo in atto, quando si mostrarono decisamente avversi e ci esposero le loro serie obiezioni. In tal caso però sarebbe stato meglio abbandonare il progetto dell'impresa contro Trondheim per rivolgere tutte le nostre energie alla conquista di Narvik. Ma per questo ormai era troppo tardi. Gran parte delle truppe era già sbarcata e i norvegesi invocavano disperatamente il nostro aiuto.

CAPITOLO XV

FALLIMENTO IN NORVEGIA

Lord Cork nominato comandante in capo a Narvik; sua lettera a me indirizzata - Protesta del generale Mackesy contro i bombardamenti; risposta del Gabinetto - L'ottava riunione del Supremo Consiglio di guerra, 22 aprile; forze germaniche e forze alleate di terra e dell'aria - L'intricata situazione scandinava - Decisioni in merito a Trondheim e Narvik - Ulteriore cambiamento - Direttive del 1° maggio - L'operazione di Trondheim - Fallimento a Namsos - Il generale Paget e la spedizione a Andalsnes - Decisione del Gabinetto di guerra di evacuare la Norvegia centrale - Lo smacco di Mosjøen - Mio rapporto del 4 maggio - Contingente di Gubbins - Avanzata tedesca verso nord - Superiorità tedesca in metodo e qualità.

IL 20 aprile avevo ottenuto l'approvazione della nomina di Lord Cork a unico comandante in capo delle forze navali, militari e aeree nella zona di Narvik, ponendo così il generale Mackesy alle sue dirette dipendenze. Non esistevano dubbi in merito allo spirito energicamente aggressivo di Lord Cork. Egli si rendeva pieno conto dei pericoli del ritardo, ma le difficoltà materiali e amministrative si rivelarono subito maggiori di quanto egli non avesse potuto prevedere sin che era rimasto in patria. Inoltre gli ufficiali di marina, anche se sono investiti di pieni poteri, dimostrano una grande cautela quando debbano impartire all'esercito ordini in merito a questioni puramente militari. Del resto questo sarebbe ancora più vero se i fattori venissero invertiti. Sollevando il generale Mackesy dalla maggiore responsabilità, avevamo sperato che si sarebbe sentito abbastanza disinvolto da adottare una tattica più ardita, ma il risultato fu contrario alle previsioni. Egli continuò a impiegare ogni possibile argomentazione, e naturalmente ne aveva in abbondanza, per impedire qualsiasi azione risolutiva. Nella settimana trascorsa dopo che il piano di un improvvisato as-

salto contro Narvik era stato respinto, le cose erano mutate a tutto nostro scapito. I duemila soldati tedeschi stavano senza dubbio lavorando senza posa alle opere di fortificazione che, al pari della città, giacevano sepolte sotto una coltre di neve. Nel frattempo il nemico aveva certo avuto modo di organizzare i due o tremila marinai superstiti dell'affondamento dei cacciatorpediniere. La violenza delle loro incursioni aeree aumentava ogni giorno e le nostre navi, come pure le nostre truppe sbarcate, erano sottoposte a sempre più aspri bombardamenti. Il 21, Lord Cork mi scrisse nei termini seguenti:

Vi scrivo per ringraziarvi della fiducia che avete riposto in me. Farò senz'altro del mio meglio per giustificarla. L'inerzia è difficile a superarsi e non si può negare che esistano considerevoli ostacoli ai movimenti delle truppe, soprattutto a causa della neve che sul pendio settentrionale delle colline è ancora molto alta. Io stesso me ne sono accertato e, siccome la neve è caduta di nuovo a intervalli per due giorni, la situazione non ha subito miglioramenti. L'errore iniziale è consistito nell'aver inviato sul luogo i primi reparti con la presunzione che non avrebbero incontrato resistenza, errore in cui spesso siamo incorsi (p. e. a Tanga) (1). Sino a ora i soldati non hanno ricevuto la scorta di munizioni per le armi di piccolo calibro, ma soltanto tonnellate di materiale di cui non hanno bisogno...

Ciò che realmente ci occorre è l'arrivo di apparecchi da caccia: ci troviamo di fronte a una schiacciante supremazia dell'arma aerea. Ogni giorno il nemico effettua una ricognizione, e quando ci sono trasporti o vapori viene a bombardarci. Un giorno o l'altro bisogna dargli una lezione. Ieri ho sorvolato Narvik, ma le condizioni atmosferiche non permettevano una buona visibilità. La scogliera è sepolta sotto la neve, eccetto nei punti ove affiorano le rocce, intorno alle quali la corrente dev'essere molto forte. La neve giunge sino all'orlo delle acque ed è impossibile accertarsi della natura della costa.

In attesa che si presentino le condizioni favorevoli per un attacco, stiamo isolando la città dal rimanente del mondo, demolendo le gallerie ferroviarie. Il grande ferry-boat, colpito dal nostro tiro, è stato distrutto dalle fiamme... L'impossibilità di avanzare è esasperante.

(1) Sbarco a Tanga, presso Zanzibar, nel 1914.

rante e mi rendo conto di come voi vi domandiate per quale ragione si resti immobili; ma vi assicuro che tale ragione non consiste nella mancanza del desiderio di azione.

Lord Cork decise di effettuare una ricognizione in forze, sotto la protezione di un bombardamento dal mare, ma il generale Mackesy si oppose. Egli affermò che, prima di iniziare la progettata azione contro Narvik, aveva il dovere di far presente come non esistesse uno solo fra i suoi ufficiali e i suoi uomini il quale non avrebbe provato vergogna per sé e per il proprio paese, qualora migliaia di norvegesi, uomini, donne e bambini, fossero stati sottoposti a tale bombardamento. Lord Cork si limitò a far proseguire a Londra la lettera senza commenti. Né il Primo Ministro né io potemmo presenziare alla riunione della Commissione per la difesa che si svolse il giorno 22, in quanto fummo costretti a recarci a Parigi per assistere alla seduta del Supremo Consiglio di guerra. Prima della partenza abbozzai una risposta che venne approvata dai miei colleghi:

Ritengo che Lord Cork abbia letto le istruzioni in merito ai bombardamenti, emanate all'inizio della guerra. Se egli ritiene opportuno oltrepassare i limiti in esse stabiliti, in quanto il nemico si serve degli edifici civili al fine di mantenere la propria posizione in Norvegia, può dare un preavviso di sei ore con ogni mezzo possibile, inclusi i volantini, informando il Comandante germanico che la popolazione civile deve abbandonare la città e che sua sarebbe la responsabilità se dovesse opporsi all'esodo dei civili. Inoltre Lord Cork potrebbe offrirsi di non disturbare la linea ferroviaria per uno spazio di sei ore, sempre al fine di permettere ai civili di approfittarne per la fuga.

La Commissione per la difesa approvò questa linea di condotta, esprimendo con energia il parere che «non è possibile permettere ai tedeschi di trasformare le città norvegesi in fortilizi, mantenendovi i civili allo scopo di impedire il nostro attacco».

Arrivammo a Parigi pieni di preoccupazioni per la campagna norvegese, le cui responsabilità ricadevano sull'Inghilterra. Ma Reynaud, dopo averci salutati, aperse la seduta con un

così grave resoconto della situazione generale che l'addizionale impresa in Scandinavia perse gran parte della sua importanza. Egli disse che, in virtù della sua stessa posizione geografica, la Germania aveva su di noi il vantaggio delle linee interne. Disponeva di 190 divisioni, 150 delle quali potevano venir schierate sul fronte occidentale; gli Alleati ne avevano 100, di cui dieci inglesi. Durante la guerra precedente la Germania, con una popolazione di 65 milioni, aveva mobilitato 248 divisioni, 207 delle quali furono inviate a combattere sul fronte occidentale. Da parte sua la Francia aveva mobilitato 118 divisioni, impiegandone 110 sul fronte occidentale, e la Gran Bretagna 89, di cui 63 avevano combattuto sul fronte occidentale: in tal modo gli Alleati avevano ottenuto in totale 173 divisioni contro le 207 divisioni tedesche. L'eguaglianza sul fronte occidentale era stata raggiunta soltanto quando sopraggiunsero le 34 divisioni americane. Ma quanto era peggiore la nostra attuale situazione! La popolazione della Germania era salita a 80 milioni da cui si potevano mobilitare 300 divisioni. La Francia non era neppure in grado di fare affidamento sull'arrivo di 20 divisioni inglesi per la fine dell'anno. Dovevamo quindi far fronte a una vasta e crescente superiorità numerica che pel momento era già di 3 a 2 e presto sarebbe diventata di 2 a 1. Quanto all'equipaggiamento, la Germania aveva su noi un vantaggio sia nel campo aeronautico sia nel campo dell'artiglieria e delle munizioni. Questa fu l'esposizione di Reynaud.

Nel 1936, all'epoca dell'occupazione della Ruhr, sarebbe bastata una mera operazione di polizia a chiarire la situazione; ai giorni di Monaco la Germania, impegnata in Cecoslovacchia, avrebbe potuto inviare sul fronte occidentale soltanto 13 divisioni; ancora nel settembre 1939, mentre era in atto la campagna di Polonia, sul fronte occidentale erano schierate solamente 42 divisioni tedesche. E ora eravamo ridotti a questo punto! La terribile superiorità della Germania aveva potuto svilupparsi e aumentare in quanto gli Alleati, già vittoriosi, non avevano osato compiere una mossa effettiva contro le aggressioni di Hitler e le sue ripetute violazioni dei trattati, neanche nel momento in cui disponevano di una schiacciante superiorità.

Dopo questo melanconico preambolo della cui gravità ci rendemmo tutti conto, passammo all'intricato problema scandinavo. Il Primo Ministro espose la situazione con chiarezza. Avevamo sbarcato a Namsos e a Andalsnes 13.000 uomini senza subire perdite. Le nostre forze avevano avanzato oltre il punto previsto. Il piano di un diretto attacco contro Trondheim era stato abbandonato in quanto avrebbe richiesto un esorbitante apporto di forze navali e in sua vece si era deciso un movimento a tanaglia da sud e da nord. Ma durante gli ultimi due giorni un massiccio attacco aereo su Namsos aveva interrotto lo svolgimento dei nuovi piani. Non avendo incontrato nessuna resistenza antiaerea da parte nostra, i tedeschi avevano lanciato bombe a volontà... Nel frattempo tutte le navi tedesche ancorate a Narvik erano state distrutte. Ma le truppe nemiche disponevano di solide fortificazioni, così che sinora non era stato possibile attaccarle da terra. Se il nostro primo attacco fosse fallito ne avremmo effettuato un secondo.

Circa la situazione nella Norvegia centrale, Chamberlain disse che il Comando britannico era ansioso di rinforzare le truppe ivi giunte, di proteggerle contro l'avanzata nemica da sud e di collaborare in seguito alla conquista di Trondheim... Si sapeva già con certezza che era necessario inviare rinforzi. Nel prossimo futuro si sarebbe potuto disporre di 5000 soldati britannici, 7000 francesi, 3000 polacchi, tre battaglioni motorizzati britannici, un battaglione inglese di carri armati leggeri, tre divisioni leggere francesi, e una divisione inglese della territoriale. Le limitazioni non consistevano nel numero delle truppe a disposizione, ma nella possibilità di farle sbarcare e mantenerle in luogo. Reynaud annunciò che sarebbero state inviate quattro divisioni leggere francesi.

Allora parlai io, per la prima volta nel corso di queste conferenze, e feci rilevare ai francesi quanto fosse difficile sbarcare truppe e scorte data la presenza degli aeroplani e dei sommergibili nemici. Ogni nave doveva essere accompagnata da una scorta di cacciatorpediniere, e ogni punto di sbarco doveva

venir sorvegliato di continuo da cacciatorpediniere e incrociatori, non soltanto durante lo sbarco, ma sin quando le batterie antiaeree fossero state messe in posizione a terra... Una fortuna straordinaria aveva arriso sino ad ora alle navi alleate che avevano subito pochissime perdite, ma era facile rendersi conto delle tremende difficoltà di questa operazione. Sebbene fossero già sbarcati 13.000 uomini, gli Alleati non avevano ancora stabilito basi e nel retroterra i loro movimenti si svolgevano mediante una esile rete di comunicazioni, sprovvista quasi completamente d'artiglieria o protezione aerea. Questa era la situazione nella Norvegia centrale. A Narvik i tedeschi erano più deboli, e una volta che si fosse entrati in possesso di quel porto, tanto meno esposto alle incursioni aeree, sarebbe stato possibile effettuare gli sbarchi con un ritmo assai più veloce. Tutte le forze cui non si poteva assegnare come punto di approdo un porto più a sud avrebbero dovuto prendere terra a Narvik. Tra le truppe assegnate all'operazione di Narvik, o meglio tra le truppe disponibili in Gran Bretagna, non si trovavano soldati capaci di spostarsi in una zona sepolta sotto la neve. A Narvik non si sarebbe trattato soltanto di liberare il porto e la città o di sgombrare dai tedeschi l'intera zona ma di avanzare lungo la strada ferroviaria sino alla frontiera svedese con forze capaci di opporsi a qualsiasi ulteriore progetto tedesco. Era opinione del Comando britannico che si potesse ottenere questo scopo senza rallentare gli sbarchi in altri porti oltre il ritmo già limitato cui eravamo costretti dalle difficoltà già descritte.

Ci trovammo tutti d'accordo in merito alla precarietà della situazione e alla ristrettezza dei provvedimenti che potevamo prendere per migliorarla. Il Supremo Consiglio di guerra decise che immediati obbiettivi militari dovessero essere:

- a) la conquista di Trondheim;
- b) la conquista di Narvik e la concentrazione di adeguate forze alleate sulla frontiera svedese.

Il giorno seguente discutemmo dei pericoli che incombevano sull'Olanda e sul Belgio e del rifiuto opposto da quei Governi alla nostra offerta di prendere misure in accordo con noi. Ci rendevamo conto che l'Italia poteva dichiararci guerra

da un momento all'altro e l'ammiraglio Pound e l'ammiraglio Darlan dovevano decidere le misure navali da prendere nel Mediterraneo. Alla nostra seduta venne invitato anche il capo del Governo Provvisorio polacco, generale Sikorsky, che si dichiarò capace di costituire un contingente di centomila uomini in pochi mesi. Inoltre erano in atto misure effettive per reclutare negli Stati Uniti una divisione di soldati polacchi.

Durante la riunione fu pure deciso che, qualora la Germania avesse invaso l'Olanda, gli eserciti alleati sarebbero penetrati subito nel Belgio senza compiere nuovi passi diplomatici presso quel Governo, mentre la R.A.F. avrebbe bombardato i punti di concentramento delle truppe tedesche e le raffinerie di petrolio nella Ruhr.

Al ritorno dalla conferenza, preoccupato all'estremo per il fallimento non soltanto dei nostri sforzi contro il nemico ma anche della nostra condotta di guerra, scrissi al Primo Ministro:

Poiché desidero darvi tutto l'appoggio concesso dalle mie capacità, sento il dovere di avvisarvi che in Norvegia stiamo per subire un'enorme sconfitta.

Vi sono molto grato per aver accettato, dietro mia preghiera, di assistere giorno per giorno alle riunioni del comitato di coordinamento militare. Ma penso sia opportuno rendervi noto che non sono disposto a riprendere questo compito senza l'autorità necessaria al suo adempimento. Al momento attuale nessuno usufruisce di una vera autorità. Vi sono sei capi (e sotto-capi) di Stato Maggiore, tre ministri e il generale Ismay, i quali tutti hanno voce in capitolo nei riguardi delle operazioni in Norvegia (eccettuata Narvik). Ma nessuno, tranne voi, è responsabile dell'indirizzo e della direzione della condotta di questa guerra. Se vi sentite capace di reggere tale peso, potete fare affidamento sulla mia indefettibile lealtà come Primo Lord dell'Ammiragliato. Se, dati i doveri che vi incombono, non ritenete di essere in grado di sopportarlo, dovete delegare i vostri poteri a un sostituto che possa concretare e dirigere il quadro generale delle operazioni belliche, usufruendo del vostro appoggio e dell'appoggio del Gabinetto di guerra, sempre che non vi siano ragioni in contrario.

Ma non ebbi tempo di inviare la lettera, che ricevetti dal Primo Ministro un messaggio in cui mi diceva di avere esami-

nato la nostra situazione in Scandinavia giudicandola assai insoddisfacente e mi domandava di recarmi a fargli visita dopo cena a Downing Street, per discutere privatamente lo stato delle cose.

Non ho conservato appunti della nostra conversazione che si svolse su un tono assai cordiale. Sono certo però di aver esposto con chiarezza tutti i punti salienti della lettera che non avevo spedito, e il Primo Ministro convenne in merito alla loro fondatezza. Era disposto a concedermi l'autorità direttiva da me invocata, e tra noi non esistevano divergenze di sorta, ma si rendeva necessaria la consultazione di numerosi personaggi, così che soltanto il 1° maggio si ebbe modo di far pervenire ai membri del Gabinetto e alle altre persone interessate la seguente nota:

1° maggio 1940

Durante una consultazione con i ministri dei tre Dicasteri delle Forze armate, ho esaminato la procedura in corso per la discussione e decisione delle questioni inerenti la difesa e, allo scopo di informare i miei colleghi, ho fatto circolare un memorandum nel quale vengono descritte certe modifiche che si è convenuto di apportare a tale procedura. Le modifiche hanno avuto l'approvazione dei tre ministri delle Forze armate. Con il beneplacito del Primo Lord dell'Ammiragliato, il maggior generale H. L. Ismay, cavaliere dell'Ordine del Bagno, è stato designato a coprire la carica di capo di Stato Maggiore dello Stato Maggiore centrale, che, come ho detto nel memorandum, deve rimanere alle dipendenze del Primo Lord. Il generale Ismay è stato ammesso, per tutta la durata della suddetta carica, a partecipare come membro aggiunto al Comitato dei capi di Stato Maggiore.

N. C.

ORGANIZZAZIONE DELLA DIFESA

Allo scopo di ottenere un maggiore accentramento nella direzione della guerra, entreranno in vigore le seguenti modifiche alla procedura ora esistente.

Il Primo Lord dell' Ammiragliato manterrà la presidenza in tutte le sedute del Comitato per il coordinamento militare, cui il Primo Ministro non presiederà personalmente, e nell' assenza del Primo Ministro agirà in veste di suo delegato in tutte le questioni sottoposte al Comitato dal Gabinetto di guerra.

Egli avrà la responsabilità a nome del Comitato di dare orientamenti e direttive al Comitato dei capi di S.M. e sarà in suo potere convocare detto Comitato ogni qualvolta lo ritenga necessario.

I capi di Stato Maggiore conservano la responsabilità di esporre al Governo il loro punto di vista collettivo e, con i rispettivi Stati Maggiori, dovranno preparare i piani per raggiungere qualsiasi obiettivo venga loro assegnato dal Primo Lord a nome del Comitato di coordinamento militare, corredando questi piani con i commenti del caso.

I capi di Stato Maggiore resteranno individualmente responsabili di fronte ai rispettivi ministri e, volta per volta, li manterranno informati delle decisioni raggiunte.

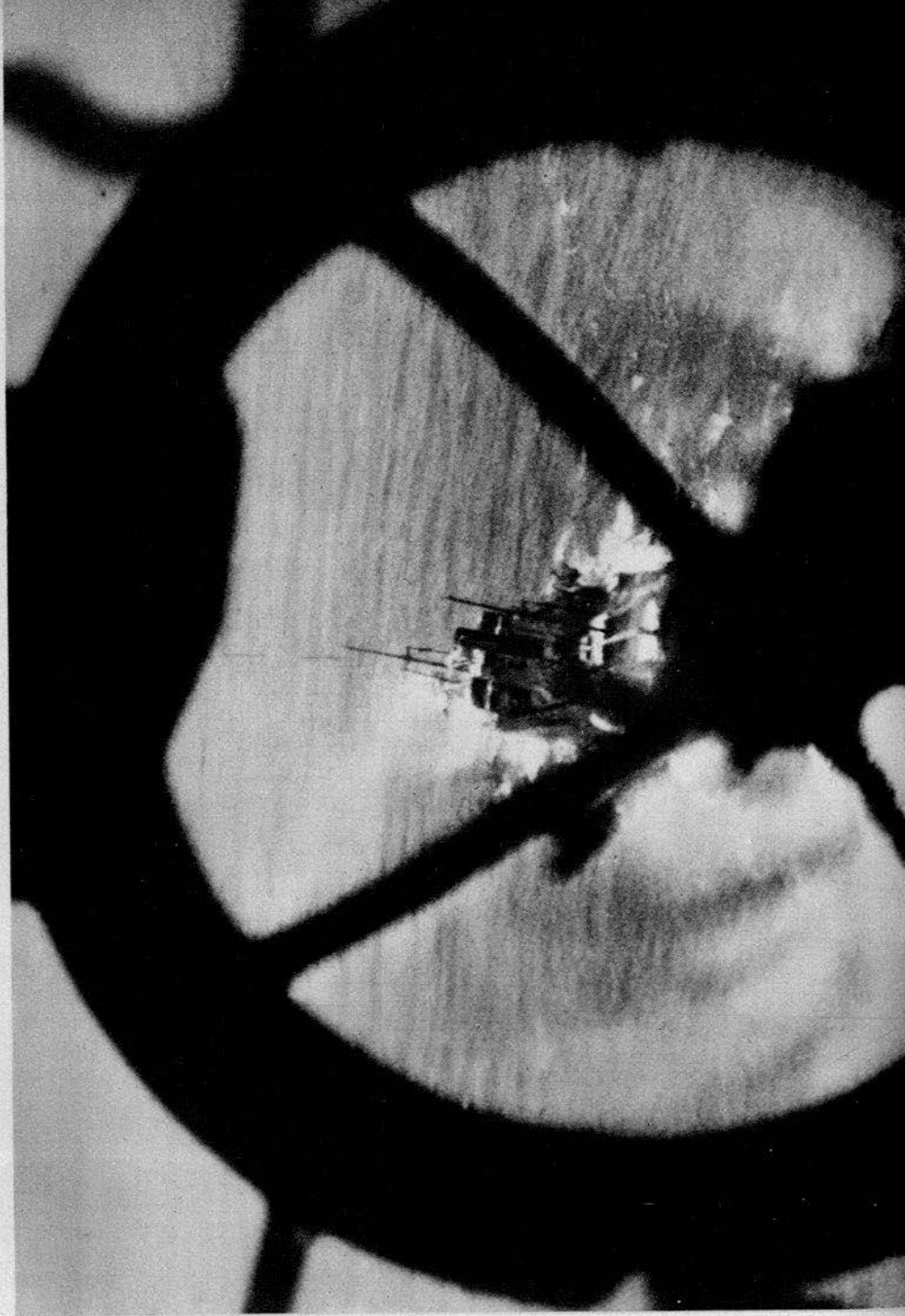
Quando il tempo lo consenta, i piani dei capi di Stato Maggiore, corredati dai loro commenti e dagli eventuali commenti del Primo Lord, saranno sottoposti all' approvazione del Comitato di coordinamento militare e, in tutti i casi in cui detto Comitato non sia autorizzato dal Gabinetto di guerra a prendere una decisione definitiva, oppure esista disaccordo tra i suoi membri, dovranno venir sottoposti all' esame del Gabinetto di guerra.

In caso d' urgenza potrà esser necessario omettere l' esposizione dei piani a una riunione ufficiale del Comitato, ma, quando ciò si verificasse, il Primo Lord avrà senza dubbio la possibilità di consultare i ministri delle Forze armate privatamente e, qualora esistessero divergenze di vedute, sottoporrà la questione al giudizio definitivo del Primo Ministro.

Allo scopo di facilitare il piano generale in oggetto, e di mantenere stretti rapporti tra il Primo Lord e i capi di Stato Maggiore, il Primo Lord potrà disporre dell' assistenza di uno Stato Maggiore centrale (distinto dallo Stato Maggiore della marina) alle dipendenze di un ufficiale di Stato Maggiore che sarà anche membro aggiunto del Comitato di Stato Maggiore.



37. Un fotogramma di un film tedesco trovato dagli inglesi sul cacciatorpediniere *Hans Ludemann* perquisito nel fiordo di Narvik. Si tratta dello sbarco effettuato da truppe alpine tedesche a Narvik.



38. Le operazioni sul mare di fronte alla costa norvegese furono notevolmente appoggiate da entrambe le aviazioni. Aereo che attacca a volo radente una nave trasporto in navigazione.

Diedi il mio consenso a questa procedura che sembrava costituisse un miglioramento. Ora potevo presiedere le riunioni del comitato dei capi di Stato Maggiore che solo poteva dar corso alle decisioni studiate e avevo assunto ufficialmente la responsabilità di « fornire loro orientamenti e direttive ». Il gen. Ismay, capo di Stato Maggiore dello Stato Maggiore centrale, era stato messo a mia disposizione come *mio ufficiale di Stato Maggiore e rappresentante*, divenendo in tal modo anche membro del comitato dei capi di Stato Maggiore. Conoscevo Ismay da molti anni, ma ora fra noi si creò un rapporto veramente intimo. Così i capi di Stato Maggiore dovevano rispondere a me personalmente di gran parte delle loro iniziative collettive e, come delegato del Primo Ministro, potevo esercitare una reale influenza sulle loro decisioni e sulla condotta della guerra. D'altra parte era naturale che essi si dimostrassero devoti in primo luogo ai loro rispettivi ministri delle Forze armate, cui sarebbe stata necessaria una virtù sovrumana per non provar risentimento nel dover rinunciare a parte della loro autorità a beneficio di un collega. Inoltre, nel memorandum era esplicitamente dichiarato che io dovevo assumere la nuova responsabilità soltanto a *nome* del comitato di coordinamento militare. In tal modo mi trovavo sempre carico di una tremenda responsabilità senza aver in mano l'autorità necessaria per affrontarla. Nondimeno avevo l'impressione di poter imprimere un soddisfacente impulso alla nuova organizzazione. Doveva durare soltanto una settimana. Ma i miei rapporti personali e ufficiali con il generale Ismay e le relazioni di lui con il comitato dei capi di Stato Maggiore si mantennero invariati dal 1° maggio 1940 al 27 luglio 1945, quando deposi la carica.

È necessario ora riferire lo svolgimento della battaglia per Trondheim. Il nostro contingente settentrionale proveniente da Namsos si trovava a circa 80 miglia dalla città: e il contingente meridionale proveniente da Andalsnes era a circa

150 miglia. Il progetto di attacco diretto del fiordo (piano "Hammer") era stato abbandonato a causa del rilevante dispendio che avrebbe potuto comportare e delle speranze riposte nel movimento di accerchiamento. Ma ambedue queste manovre fallirono nel modo più assoluto. Il contingente di Namsos, al comando di Carton de Wiart, affrettò l'avanzata nonostante la neve che copriva il suolo e gli attacchi aerei germanici, in ottemperanza agli ordini ricevuti. Il 19, una brigata raggiunse Verden in fondo al fiordo, a circa 50 miglia da Trondheim. Mi rendevo esatto conto che i tedeschi nel corso di una sola notte avrebbero potuto inviare a Trondheim, via mare, un complesso di forze capaci di frantumare le nostre, e ne diedi avviso ai capi di Stato Maggiore. Le mie previsioni si avverarono due giorni più tardi. Le nostre truppe furono costrette a ritirarsi di qualche miglio, in una posizione da cui era possibile opporsi all'attacco nemico. Non si ebbero aspri combattimenti grazie alle condizioni del suolo coperto di neve che andava sciogliendosi in qualche punto, e al fatto che anche i tedeschi che giungevano dall'interno del fiordo erano, al pari di noi, sprovvisti di mezzi autocarrati; e l'esiguo numero di soldati sparpagliati che avanzavano faticosamente sulla strada offriva soltanto un bersaglio limitato alle incursioni aeree cui non potevamo opporre alcuna resistenza. Se Carton de Wiart avesse saputo quanto erano esigue le forze delle quali potevamo disporre o fosse stato a conoscenza della decisione di rinunciare all'attacco diretto contro Trondheim — un particolare della massima importanza, di cui la nostra organizzazione militare trascurò di informarlo — senza dubbio l'avanzata si sarebbe svolta secondo un procedimento più metodico. Il generale agì invece in conformità allo scopo principale, quale gli era stato indicato.

Alla fine quasi tutte le truppe esauste, gelate e piene di risentimento, fecero ritorno a Namsos, ove era rimasta la brigata francese di cacciatori delle Alpi; e Carton de Wiart, la cui opinione in tali circostanze si imponeva, dichiarò che l'unico scampo consisteva in una pronta evacuazione. L'Ammiraglio prese subito le necessarie misure e il 28 aprile venne emesso l'ordine di abbandonare Namsos. I contingenti francesi dove-

vano imbarcarsi prima dei britannici, lasciando qualche squadra di sciatori perché operassero insieme con la nostra retroguardia. Le date di imbarco erano previste per le notti del 1° e del 2 maggio, ma la ritirata si effettuò poi nel corso di una sola notte, quella del 3. Tutte le truppe si trovavano già in alto mare quando i ricognitori tedeschi le avvistarono all'alba. Dalle 8 del mattino alle 3 del pomeriggio continue ondate di bombardieri nemici attaccarono le navi da guerra e i trasporti. Non avevamo disponibili aerei per proteggere il convoglio e soltanto la fortuna fece sì che nessun trasporto venisse colpito. Il cacciatorpediniere francese *Bison* e il nostro *Afridi* che portavano le nostre retroguardie « affondarono, combattendo sino all'ultimo ».

Le truppe sbarcate a Andalsnes furono vittime di una diversa serie di rovesci ma, per lo meno, anche il nemico dovette subire perdite di un certo rilievo. In risposta all'urgente appello del generale Ruge, comandante in capo delle forze norvegesi, la 148ª brigata di fanteria del generale brigadiere Morgan aveva in gran fretta avanzato sino a Lillehammer. In questo punto si congiunse con le esauste truppe norvegesi che i tedeschi, con la schiacciante superiorità di tre divisioni in perfetto assetto, stavano inseguendo lungo la strada e il tronco ferroviario che da Oslo conducono a Dombas e Trondheim. Ebbe inizio un aspro combattimento. La nave con a bordo tutti i mezzi motorizzati del generale Morgan, inclusi batterie e mortai, era stata affondata; ma le sue giovani truppe territoriali, armate di fucili e mitragliatrici, si batterono valorosamente, coi loro moschetti e mitragliatrici contro le avanguardie tedesche dotate, oltre che di cannoni da 5,9 pollici, anche di mortai pesanti e di alcuni carri armati. Il 24 aprile il battaglione avanzato della 15ª brigata, in arrivo dalla Francia, raggiunse il fronte che ormai era in dissolvimento. Il generale Paget, comandante di queste truppe regolari, fu informato dal generale Ruge che l'esercito norvegese era esausto e non avrebbe potuto riprendere la lotta, se prima non venivano concessi alle truppe un periodo di riposo e nuovi e-

quipaggiamenti. Il generale francese assunse quindi il comando, mise il rimanente della brigata, appena giunse, in condizione di attaccare, e affrontò i tedeschi con decisione in una serie di scontri movimentati. Facendo intelligente impiego della linea ferroviaria, che fortunatamente era rimasta ininterrotta, il generale Paget riuscì a far retrocedere le sue truppe, la brigata di Morgan che aveva perduto settecento uomini, e alcune unità norvegesi. Durante un'intera giornata, il nerbo principale delle forze britanniche rimase nascosto in una lunga galleria ferroviaria dove il cibo veniva trasportato dal preziosissimo treno rifornimenti, e in tal modo fece perdere le proprie tracce all'onniveggente aeronautica nemica. Dopo cinque azioni di retroguardia, alcune delle quali costarono gravi perdite ai tedeschi, e dopo aver percorso circa cento miglia, il generale Paget si ritrovò sul mare, a Andalsnes. Il piccolo centro abitato era stato distrutto dai bombardamenti al pari di Namsos, ma durante la notte del 1° maggio la 15^a brigata e i resti della 148^a brigata di Morgan avevano potuto imbarcarsi a bordo di cacciatorpediniere e incrociatori britannici che li avevano riportati in patria senza ulteriori difficoltà. L'abilità e la decisione che il generale Paget seppe dimostrare in questo frangente gli apersero la via all'Alto Comando col procedere della guerra.

Non bisogna dimenticare un isolato e valoroso sforzo, inteso ad appoggiare dal cielo i nostri movimenti. L'unico "terreno" di atterraggio era il lago gelato di Lesjeskogen, a quaranta miglia da Andalsnes. Una squadriglia di "Gladiators" levatasi in volo dalla *Glorious* vi atterrò il 24 aprile e subito venne sottoposta a un pesante attacco. L'aviazione della flotta fece quanto era possibile per portar aiuto, ma il compito di combattere per la propria esistenza, di proteggere le manovre di due spedizioni a 200 miglia di distanza l'una dall'altra, e di difendere le basi, trascendeva le possibilità di una sola squadriglia di apparecchi. Il 26 aprile essa non fu più in grado di volare. Altrettanto vano risultò l'intervento di bombardieri a largo raggio operanti dall'Inghilterra.

La ritirata cui eravamo stati costretti dagli avvenimenti locali si era svolta in conformità alla decisione presa in precedenza dal Gabinetto di guerra, dietro consiglio del comitato di coordinamento militare, cui presiedeva il Primo Ministro. Eravamo giunti tutti alla conclusione che fosse impossibile conquistare Trondheim e tenerla: le deboli branche della tanaglia si erano ambedue spezzate. Chamberlain annunciò al Gabinetto che occorreva preparare i piani per l'evacuazione di Namsos e Andalsnes, sebbene nel frattempo bisognasse opporsi all'avanzata germanica. Queste proposte, per altro inevitabili, provocarono smarrimento tra i membri del Gabinetto.

Allo scopo di ritardare il più possibile l'avanzata del nemico verso Narvik, inviammo a Mosjöen, una località della costa situata a circa 100 miglia da quella città, alcune compagnie speciali comandate da un intraprendente ufficiale, il colonnello Gubbins, e mobilitate mediante il sistema che più tardi venne definito dei "Commandos". Desideravo ardentemente che una piccola parte del contingente di Namsos, mediante tutti i veicoli disponibili sulla strada, si dirigesse verso Grong. Anche duecento uomini avrebbero potuto eseguire le piccole azioni di retroguardia. Da Grong poi avrebbero proseguito a piedi verso Mosjöen. In tal modo speravo di poter concedere a Gubbins un po' di tempo per consolidare la propria posizione, così da frenare l'avanzata degli esigui contingenti di truppe che il nemico poteva mandare sul luogo. Mi venne ripetutamente assicurato che la strada era impraticabile. Da Londra il generale Massy inviò insistenti richieste: gli fu risposto che neppure un piccolo reparto di sciatori francesi avrebbe potuto percorrerla. «*Era evidente*» scrisse pochi giorni dopo lo stesso generale in un dispaccio «*che se i cacciatori delle Alpi non potevano ritirarsi lungo quella strada, neanche i tedeschi avrebbero potuto usufruirne per la loro avanzata... Ma era un errore, in quanto i tedeschi in seguito ne hanno fatto ampio uso, procedendo con tale rapidità, che le nostre truppe a Mosjöen non hanno avuto tempo di consolidare*

la posizione e probabilmente saranno costrette ad abbandonarla.» Tutto questo venne confermato dai fatti. Il cacciatorpediniere *Janus* portò per mare un centinaio di cacciatori delle Alpi e due cannoni antiaerei di piccolo calibro, ma prima dell'arrivo dei tedeschi anche queste truppe sgombrarono il porto.

Abbiamo dunque condotto la campagna di Norvegia sino al punto in cui giganteschi eventi ne segnarono la fine. La superiorità tedesca in fatto di piani, direzione ed energie era evidente. Senza pietà la Germania metteva in atto un piano preparato con ogni cura. Il nemico aveva afferrato perfettamente l'utilità dell'arma aeronautica, impiegata su vasta scala e in tutti i suoi aspetti. Inoltre la sua superiorità individuale era notevole, soprattutto quando erano in campo esigui contingenti di truppa. A Narvik 6000 soldati tedeschi di diverse specialità, adunati all'improvviso, tennero in scacco per sei settimane circa ventimila soldati alleati e, sebbene scacciati dalla città, resistettero sino a quando le nostre truppe dovettero a loro volta abbandonarla. L'attacco a Narvik, brillantemente iniziato dalla marina, venne paralizzato dal rifiuto del comandante militare di correre quella che tutti consideravano un'avventura disperata. Il fatto che le nostre forze fossero suddivise tra Narvik e Trondheim danneggiava ambedue i piani. La rinuncia all'attacco frontale contro Trondheim rivela una grave incertezza da parte dell'Alto Comando britannico, incertezza della quale non soltanto gli esperti militari, ma anche i capi politici che troppo facilmente si arresero al loro consiglio, debbono portare la responsabilità. A Namsos si verificò un confuso ondeggiamento. Solo la spedizione di Andalsnes diede del filo da torcere al nemico. In sette giorni i tedeschi percorsero la strada da Namsos a Mosjøen che i britannici e i francesi avevano giudicato impraticabile. A Bodo e a Mo, durante la ritirata verso nord delle truppe di Gubbinsle nostre azioni si svolsero sempre in ritardo e il nemico, sebbene dovesse coprire centinaia di miglia di terreno scosce, so, e coperto di neve, ci respinse dappertutto, a dispetto di qualche episodio di valore. Noi, che avevamo il dominio del

mare e potevamo spostarci a nostro piacimento lungo la costa indifesa, ci trovammo in stato di inferiorità rispetto al nemico che avanzava via terra, coprendo larghe distanze, tra ostacoli di ogni sorta. Nei combattimenti di Norvegia le nostre migliori truppe, le guardie scozzesi e le guardie irlandesi, furono sconfitte dall'energia, dall'iniziativa, dall'addestramento della gioventù hitleriana.

Il senso del dovere ci spinse a cercare in ogni modo di impegnarci e di consolidare le nostre posizioni in Norvegia. Dello scacco subito incolpammo la fortuna avversa. Ora possiamo renderci conto del vantaggio che abbiamo avuto abbandonando in tempo l'impresa. Ma per il momento non ci restava che consolarci con una serie di riuscite manovre di evacuazione. Sconfitta a Trondheim! Scacco matto a Narvik! Questi erano i risultati che nella prima settimana di maggio potevamo presentare alla nazione britannica, agli Alleati, al mondo neutrale, amico o nemico che fosse. Quando si consideri la parte di primo piano che io avevo avuto in tali eventi e l'impossibilità di render chiare al pubblico le cause della nostra sconfitta, oppure le deficienze delle nostre organizzazioni militari e governative e della nostra condotta di guerra, il fatto che io sia riuscito a conservare la mia carica e la stima del paese e del Parlamento potrà causare stupore. Ciò dipendeva dalle prove di preveggenza che avevo dato in passato quando, per la durata di 6 o 7 anni, mi ero ostinato a impartire ammonimenti cui nessuno sembrava prestare orecchio ma che adesso venivano ricordati.

La guerra in sordina finì con l'attacco di Hitler alla Norvegia. Da esso scaturì l'abbagliante splendore della più tremenda esplosione bellica di cui l'uomo abbia memoria. Ho già descritto la stasi in cui per otto mesi l'Inghilterra e la Francia si erano lasciate indurre tra la meraviglia di tutto il mondo. Questa fase andò a tutto svantaggio degli Alleati. Da quando Stalin si era accordato con Hitler, i comunisti francesi conformavano la loro condotta alle direttive di Mosca, condannando la guerra come « un delitto imperialistico e capitalistico contro la democrazia ». Essi facevano tutto il possibile per minare

con manovre sotterranee il morale dell'esercito e per ostacolare la produzione bellica industriale. Lo spirito di resistenza francese, sia del popolo sia delle forze armate, era assai più basso adesso, in maggio, di quanto non lo fosse allo scoppio della guerra.

Nulla di simile si verificò in Gran Bretagna ove il partito comunista agli ordini della Russia, sebbene attivo, era assai debole. Nondimeno eravamo sempre un Governo di partito, diretto da un Primo Ministro che l'opposizione considerava con amaro distacco, e ci mancava l'appoggio ardente ed efficace dei movimenti sindacali. Il carattere tranquillo e sincero ma burocratico di questa amministrazione non era tale da suscitare nei circoli governativi e nelle industrie belliche quello sforzo risoluto che sarebbe stato necessario. Soltanto l'imminente catastrofe e l'assillo del pericolo avrebbero risvegliato le assopite energie della nazione britannica. La campana a stormo stava per suonare.

CAPITOLO XVI

NORVEGIA - LA FASE FINALE

Abbandono dell'attacco immediato contro Narvik; gli sbarchi in maggio; nomina del generale Auchinleck a comandante in capo militare - Conquista della città, 28 maggio - La battaglia di Francia domina la scena - Evacuazione; i convogli verso l'Inghilterra - Comparsa degli incrociatori da battaglia tedeschi - Perdita della Glorious e dell'Ardent; la storia dell'Acasta - Attacco aereo sulle navi tedesche a Trondheim - Risultati concreti - La flotta tedesca è annientata.

SARÀ ora opportuno esporre la fine dell'episodio norvegese, anche se ciò comporta un'alterazione nell'ordine cronologico degli avvenimenti.

Dopo il 16 aprile, Lord Cork si vide costretto ad abbandonare ogni idea di attacco immediato a Narvik. Il 24 aprile un bombardamento di tre ore, eseguito dalla *Warspite* e da tre incrociatori, non riuscì a far sgomberare la guarnigione. Avevo chiesto al Primo Lord del Mare di provvedere a sostituire la *Warspite* con la *Resolution* che aveva minor valore ed era ugualmente adatta alle azioni di bombardamento. Nel frattempo l'arrivo di truppe francesi e polacche, e soprattutto lo scioglimento delle nevi, incoraggiarono Lord Cork a insistere per mettere in esecuzione l'attacco contro la città. Il nuovo piano comportava lo sbarco alla testa del fiordo oltre Narvik, e il susseguente investimento di Narvik attraverso il fiordo di Rømbak. La 24ª brigata della Guardia era stata ritirata e impiegata ad arginare l'avanzata tedesca a Trondheim; ma al principio di maggio erano disponibili tre battaglioni di cacciatori delle Alpi, due battaglioni della Legione straniera francese, quattro battaglioni polacchi, e un contingente norvegese di circa tremila-cinquecento uomini. Da parte sua il nemico aveva ricevuto rinforzi con l'arrivo di contingenti della 3ª divisione da montagna, che in parte erano giunti per via aerea dalla Norvegia

meridionale e in parte avevano usufruito clandestinamente della linea ferroviaria della Svezia.

Il primo sbarco, sotto la direzione del generale Béthouart, comandante le truppe francesi, ebbe luogo a Bjerkvik la notte tra il 12 e il 13 maggio, con perdite minime. Il generale Auchinleck, a cui avevo affidato il comando di tutte le truppe operanti nella Norvegia settentrionale, presenziò allo sbarco e assunse le proprie funzioni il giorno seguente. Le istruzioni impartitegli erano di troncare i rifornimenti di minerale di ferro alla Germania e di difendere una posizione in Norvegia, ove potesse rimanere il Re col suo Governo. Naturalmente il nuovo comandante britannico richiese grandi rinforzi per portare le sue forze a diciassette battaglioni, duecento cannoni antiaerei pesanti e leggeri e quattro squadriglie di aeroplani. Non fu possibile promettere più della metà di questo armamento.

Ma a questo punto gli avvenimenti presero una piega tremenda. Il 24 maggio, nella crisi di una rovinosa disfatta, fu deciso, tra il consenso quasi unanime, di concentrare tutte le forze disponibili sul fronte francese e in patria. La conquista di Narvik doveva però venir portata a termine, per assicurare la distruzione del porto e coprire la ritirata delle nostre truppe. Il 27 maggio due battaglioni della Legione straniera e un battaglione norvegese agli ordini dell'abilissimo generale Béthouart iniziarono l'attacco attraverso il fiordo di Rømbak, ottenendo un completo successo. Lo sbarco ebbe luogo quasi senza perdite e il contrattacco venne frustrato. Narvik cadde il 28 maggio. I tedeschi, che così a lungo avevano opposto resistenza a forze quattro volte superiori alle loro, si ritirarono sulle montagne, lasciando in nostre mani quattrocento prigionieri.

E ora bisognava rinunciare a ciò che avevamo ottenuto con tanti sforzi penosi. La ritirata costituiva di per se stessa una operazione difficile e comportava un considerevole contributo da parte della marina, cui già incombeva un difficile compito, sia in Norvegia sia nei mari interni. Era prossima la battaglia di Dunkerque e tutte le forze leggere disponibili vennero richiamate verso il sud. La flotta da combattimento doveva te-

nersi pronta a resistere all'invasione; a tale scopo, gran parte degli incrociatori e dei cacciatorpediniere era già stata inviata a sud. A Scapa Flow, il comandante in capo aveva a sua disposizione le corazzate *Rodney*, *Valiant*, *Renown* e *Repulse*, che dovevano far fronte a qualsiasi evenienza.

A Narvik l'evacuazione si svolgeva con soddisfacente rapidità. All'8 giugno tutte le forze francesi, inglesi e polacche, per un totale di ventiquattro mila uomini, con scorte e equipaggiamenti abbondanti, avevano preso il mare in quattro convogli, senza incontrare opposizione da parte del nemico, le cui forze sulla costa consistevano ormai in poche migliaia di soldati, disuniti, disorganizzati, ma vittoriosi. Durante gli ultimi giorni l'imbarco era stato protetto contro le incursioni aeree germaniche mediante l'impiego della nostra aviazione da marina e di una squadriglia di "Hurricanes" che aveva la propria base sulla costa. Ai piloti era stato ordinato di combattere sino all'ultimo, distruggendo gli apparecchi se necessario. Ma con abilità e audacia, essi compirono un'impresa senza precedenti — l'ultima loro impresa — riportando tutti gli aeroplani a bordo della portaerei *Glorious*, che salpò con l'*Ark Royal* e il grosso delle forze.

Per proteggere tutte queste operazioni, Lord Cork aveva a sua disposizione, oltre alle portaerei, gli incrociatori *Southampton* e *Coventry*, sedici cacciatorpediniere e altre navi di minor dislocamento. Nel frattempo l'incrociatore *Devonshire*, navigando indipendentemente dal resto della flotta, aveva imbarcato a Tromsø il re di Norvegia e il suo Stato Maggiore. Lord Cork informò il comandante in capo delle decisioni prese in merito ai convogli, chiedendo che la rotta venisse protetta contro eventuali attacchi da parte di naviglio pesante germanico. Il 6 giugno l'ammiraglio Forbes inviò la *Valiant* a incontrare il primo convoglio di navi trasporto truppa: doveva scortarle sino alle Shetland, ritornando poi a incontrare il convoglio successivo. Nonostante tutte le altre preoccupazioni, Lord Cork aveva deciso di impiegare i suoi incrociatori per proteggere le navi addette al trasporto truppa; ma il 5 giugno gli giunse notizia che due navi sconosciute stavano dirigendo verso l'Islanda e, più tardi, che il nemico

aveva effettuato uno sbarco in quell'isola. Egli si sentí quindi in dovere di mandare i suoi incrociatori a verificare queste informazioni, che risultarono completamente infondate. Così in quello sventurato giorno tutte le forze di cui potevamo disporre nel nord erano disperse. Il movimento dei convogli in partenza da Narvik e il sistema impiegato per proteggerli si uniformarono al metodo già usato senza inconvenienti nelle sei settimane precedenti. Sino allora si era permesso ai trasporti e alle navi da guerra, comprese le portaerei, di percorrere la rotta senz'altra scorta che quella antisommergibili, e non si era mai constatata alcuna attività da parte di naviglio pesante germanico. Ma adesso, riparati i danni subiti nei primi scontri, il nemico riapparve all'improvviso al largo della costa norvegese.

Gli incrociatori da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau*, l'incrociatore *Hipper* e quattro cacciatorpediniere lasciarono Kiel il 4 giugno col compito di attaccare il naviglio e le basi nella zona di Narvik, recando in tal modo aiuto alle superstiti forze ivi sbarcate. Sino al 7 giugno il nemico non ebbe alcun indizio della ritirata che stavamo progettando. Alla notizia che i convogli britannici erano in rotta verso l'Inghilterra, l'ammiraglio tedesco decise di attaccarli. Il mattino seguente, all'alba dell'8, raggiunse una nave cisterna scortata da un peschereccio, una nave trasporto truppa vuota, l'*Orama*, e la nave ospedale *Atlantis*. L'immunità dell'*Atlantis* venne rispettata. Tutte le altre navi vennero affondate. Nel pomeriggio lo *Hipper* e i cacciatorpediniere ritornarono a Trondheim; invece gli incrociatori da battaglia continuarono la ricerca, che risultò fruttuosa quando, alle 4 p. m., avvistarono il fumo della portaerei *Glorious*, accompagnata dai due cacciatorpediniere di scorta, l'*Acasta* e l'*Ardent*. A causa dello scarso combustibile, quella mattina la *Glorious* era stata distaccata, perché raggiungesse le acque inglesi isolatamente, ed era ormai distanziata dal convoglio principale di quasi duecento miglia. Ma questa non è una giustificazione esauriente: con tutta probabilità la *Glorious* aveva combustibile a sufficienza per navigare alla stessa velocità del convoglio. Le forze non avrebbero dovuto esser divise.

L'azione ebbe inizio alle 4.30 del pomeriggio, a una distanza di oltre 24 chilometri. La *Glorious*, con i suoi cannoni da 4 pollici, era nell'assoluta impossibilità di affrontare un combattimento in queste condizioni. Si decise un attacco di aerosiluranti, ma prima che gli apparecchi si alzassero in volo l'hangar di prua fu colpito e un incendio distrusse gli "Hurricanes", impedendo all'equipaggio di caricare i siluri a bordo degli apparecchi. Durante la mezz'ora che seguì, la *Glorious* ricevette nuovi fierissimi colpi che le tolsero ogni speranza di salvezza. Alle 5.20 sbandava su un fianco, e venne dato ordine di abbandonarla. Affondò una ventina di minuti dopo.

Intanto i due cacciatorpediniere combattevano valorosamente. Ambedue emisero cortine di fumo per nascondere la *Glorious* e lanciarono siluri contro il nemico, sin che non ne furono sopraffatti. L'*Ardent* affondò quasi subito. La storia dell'*Acasta* e del suo comandante, C. E. Glasfurd, R.N., è stata narrata dall'unico superstita, il marinaio scelto C. Carter:

*A bordo della nave regnava una calma mortale, quasi non si udiva una voce, la nave procedeva a massima forza per allontanarsi dal nemico, poi giunse una pioggia di ordini, preparare i nebbiogeni, approntare le pompe, si eseguirono altri preparativi, stavamo sempre allontanandoci dal nemico, emettendo nebbia con tutti i nebbiogeni in azione. Allora il comandante fece arrivare a tutti questo messaggio: « Forse credete che stiamo fuggendo, ma non è vero, la nostra compagna l'*Ardent* è affondata, la *Glorious* sta affondando, il meno che possiamo fare è dare esempio di coraggio, buona fortuna a tutti ». Poi cambiammo rotta nella cortina di nebbia stessa. Ricevetti l'ordine di tenermi pronto ad azionare i lanciasiluri 6 e 7, poi uscimmo dalla cortina di nebbia, accostammo a dritta lanciando i nostri siluri di dritta. Per la prima volta, in quel momento, vidi il nemico, per esser sincero dirò che mi parve di vedere due navi, una grossa e una più piccola; eravamo molto vicini, lanciai coi miei due lanciasiluri poppieri e anche i lanciasiluri prodieri lanciarono, poi guardammo i risultati. Non dimenticherò mai l'applauso che risuonò a bordo; dal fianco sinistro di una delle navi sprizzò un lampo di luce gialla ed emerse una grande colonna di fumo e di acqua. Comprendemmo di aver colpito il bersaglio, personalmente non so come avremmo potuto mancarlo, dato*

*che eravamo tanto vicini. Il nemico non rispose, suppongo che fossero rimasti molto sorpresi. Dopo aver lanciato tutti i siluri ci nascondemmo di nuovo dietro la cortina, e accostammo ancora una volta a dritta. « Pronti a lanciare i siluri! »; ma appena mettemmo il naso fuori della cortina, il nemico fece fuoco. Un proietto colpì il reparto macchine e uccise gli uomini che stavano ai miei lanciasiluri, io venni scaraventato lontano e devo esser rimasto svenuto qualche tempo, perché riprendendo i sensi avvertii un dolore al braccio; la nave si era fermata e sbandava sulla sinistra. Allora, potete crederlo o non crederlo, mi arrampicai di nuovo sul seggiolino di punteria e lanciai i siluri rimasti contro le due navi, senza che nessuno me lo ordinasse. Credo di esser stato pazzo di collera. Dio solo sa per quale ragione ho lanciato, ma ho lanciato. I cannoni dell'*Acasta* non smisero mai di far fuoco, neppure quando la nave sbandò sul fianco. Il nemico ci colpì molte volte, e una grande esplosione si ebbe a poppa. Mi sono sempre chiesto se si trattasse di un siluro; fatto sta che parve sollevarci sopra il livello dell'acqua. Alla fine il comandante diede ordine di abbandonare la nave. Ricorderò sempre il tenente medico che era al suo primo imbarco e alla prima azione. Avanti di gettarmi in mare lo vidi ancora intento a curare i feriti, un compito disperato, e dall'acqua vidi il comandante sul ponte di comando prendere una sigaretta dall'astuccio e accenderla. Gli gridammo di scendere sulla nostra zattera, fece cenno con la mano: « Addio e buona fortuna ». La fine di un valoroso.*

In tal modo perirono 1474 tra ufficiali di marina e marinai e 41 appartenenti alla R.A.F. Nonostante le prolungate ricerche, soltanto 39 naufraghi vennero tratti in salvo da una nave norvegese, oltre a sei che furono raccolti dal nemico e condotti prigionieri in Germania. Lo *Scharnhorst*, danneggiato gravemente dal siluro dell'*Acasta*, riparò a Trondheim.

Mentre si svolgeva questa azione, l'incrociatore *Devonshire* con a bordo il re di Norvegia e i suoi ministri navigava a un centinaio di miglia di distanza, verso ponente. La *Valiant*, diretta verso nord per incontrare il convoglio, era ancora lontana. L'unica segnalazione trasmessa dalla *Glorious* era incerta e quasi incomprensibile il che, più tardi, fece supporre

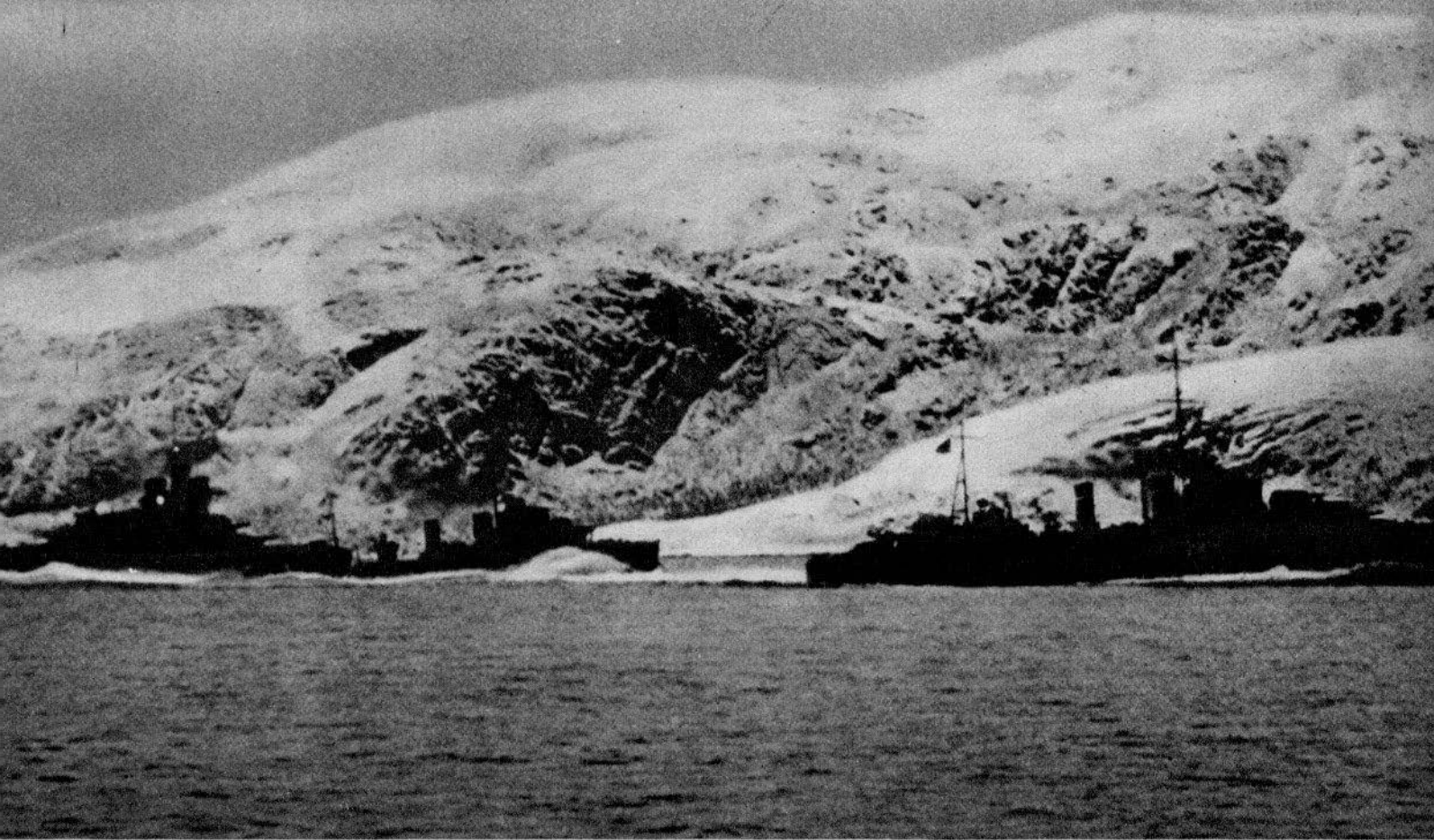
che il suo principale apparecchio trasmettente fosse andato distrutto sin dall'inizio della battaglia. Il *Devonshire* che, solo, ricevette tale messaggio, non ne comprese la gravità e decise di non ritrasmetterlo, in quanto così facendo avrebbe rotto il silenzio di cui era circondato e si sarebbe esposto al pericolo, gravissimo in quel momento, di rivelare al nemico la propria posizione. I primi dubbi sorsero il mattino seguente, quando la *Valiant* incontrando la nave ospedale *Atlantis* ebbe notizia che l'*Orama* era stata colata a picco e che le corazzate nemiche battevano il mare. La *Valiant* trasmise l'informazione e si affrettò a raggiungere il convoglio di Lord Cork. Il comandante in capo della flotta, ammiraglio Forbes, uscì subito in mare con le sole navi di cui poteva disporre, la *Rodney*, il *Renown* e sei cacciatorpediniere.

I danni che l'eroico *Acasta* aveva inflitto allo *Scharnhorst* diedero notevoli risultati. I due incrociatori da battaglia abbandonarono ogni ulteriore operazione per tornare subito a Trondheim. L'Alto Comando germanico disapprovò l'iniziativa dell'ammiraglio che non si era attenuto all'incarico affidatogli. Lo *Hipper* venne subito fatto uscire; ma ormai era troppo tardi.

Il giorno 10 l'*Ark Royal* ebbe ordine dall'ammiraglio Forbes di raggiungere le forze al suo comando. Era giunta notizia che a Trondheim erano ancorate navi nemiche, e l'ammiraglio sperava di poterle colpire con un'incursione aerea. L'11, bombardieri della R.A.F. eseguirono l'attacco, senza ottenere risultati apprezzabili. Il mattino successivo, 15 apparecchi "Skuas" alzatisi a volo dalla *Ark Royal* effettuarono un bombardamento in picchiata. La ricognizione nemica aveva dato avviso del loro arrivo, e non meno di otto apparecchi andarono perduti. Per aggiungere un ultimo infortunio alla storia, si è risaputo poi che una bomba dei nostri "Skuas" colpì lo *Scharnhorst*, ma non esplose.

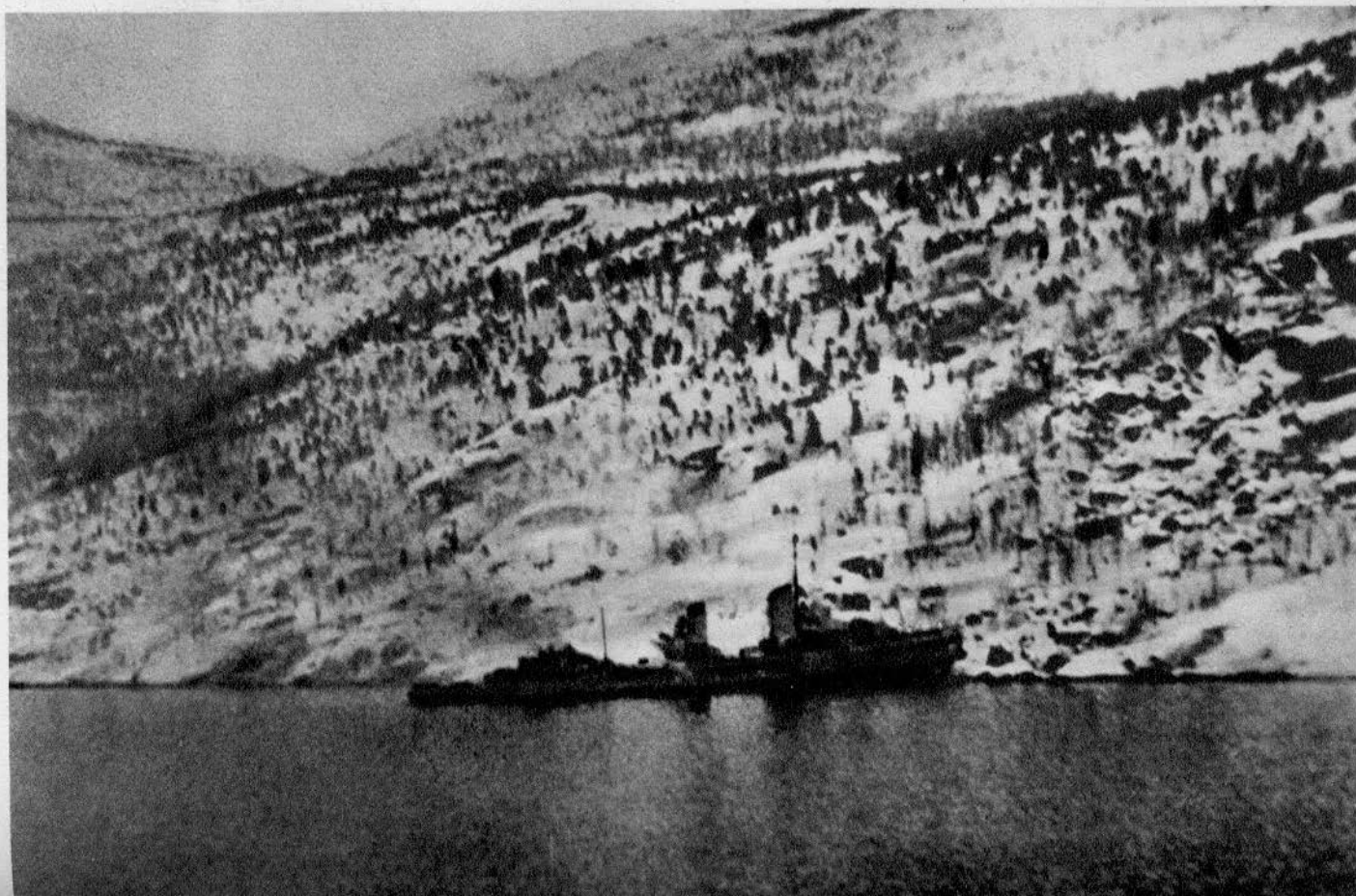
Mentre si svolgevano queste tragedie, i convogli provenienti da Narvik proseguivano la loro rotta, arrivando salvi a destinazione. La campagna britannica di Norvegia era giunta alla fine.

Da tutti questi calamitosi avvenimenti scaturí un fatto della massima importanza, che determinò potenzialmente il futuro corso della guerra. Nella disperata lotta contro la marina britannica, la marina tedesca perse ogni possibilità di vittoria nella crisi che stava per verificarsi. Le perdite alleate in tutte le battaglie navali che si erano svolte al largo della Norvegia ammontavano a una portaerei, due incrociatori, una corvetta e nove cacciatorpediniere. Sei incrociatori, due corvette e otto cacciatorpediniere furono posti fuori combattimento, ma con le necessarie riparazioni ripresero il loro posto tra le nostre unità navali. Da parte sua, alla cruciale data della fine giugno 1940 la flotta tedesca in servizio consisteva soltanto in *un incrociatore da 8 pollici, due incrociatori leggeri e quattro cacciatorpediniere*. Sebbene molte delle navi tedesche danneggiate potessero esser rimesse in efficienza, al pari delle nostre, la marina germanica non doveva più venir considerata come un fattore importante agli effetti del supremo problema: quello dell'invasione della Gran Bretagna.



39. I mari norvegesi furono teatro di decisive operazioni navali per il dominio dei mari del nord.

40. Tragica fotografia di una sconfitta navale. Un cacciatorpediniere tedesco inseguito nel fiordo di Rømbak si arena contro la riva per l'ultima difesa.



CAPITOLO XVII

CADUTA DEL GOVERNO

Dibattito del 7 maggio; un voto di biasimo - Ultimo colpo di Lloyd George al Parlamento - Mia opera alla Camera - Miei suggerimenti al Primo Ministro - Conferenza del 9 maggio - L'invasione tedesca - Mia conversazione con il Primo Ministro, 10 maggio - Agonia dell'Olanda - Dimissioni di Chamberlain; il Re m'incarica di formare il nuovo Governo - Adesione del partito laburista e del partito liberale - Fatti reali e sogni.

LE disillusioni e i disastri della breve campagna di Norvegia suscitavano profondo turbamento nell'interno del paese, accendendo violente passioni anche in qualcuno che negli anni precedenti aveva dimostrato la massima indolenza e miopia. L'opposizione chiese un dibattito sulla situazione bellica, che venne fissato per il 7 maggio. La Camera era piena di deputati scoraggiati e irritati, e il discorso di apertura di Chamberlain non arginò la corrente ostile. Risuonarono interruzioni di scherno e qualcuno gli rammentò il discorso del 4 aprile, durante il quale, in tutt'altre circostanze, aveva detto incautamente: «Hitler ha perduto l'autobus». Chamberlain definì la mia nuova situazione e i rapporti che correavano tra me e i capi di Stato Maggiore. Poi, rispondendo a una interrogazione di Herbert Morrison, mise in chiaro che io non avevo avuto quei poteri durante la campagna di Norvegia. Dai due lati opposti della Camera, l'uno dopo l'altro si alzarono gli oratori, attaccando il Governo e in particolare il suo capo con inconsueta e amara violenza, salutati da crescenti applausi che partivano da ogni settore politico. Sir Roger Keyes, ansioso di distinguersi nella nuova guerra, criticò aspramente lo Stato Maggiore navale per non aver tentato la conquista di Trondheim. «Quando mi avvidi della cattiva piega presa dagli avvenimenti» disse «non tralasciai di importunare Ammiragliato e Ga-

binetto di guerra affinché mi permettessero di assumere ogni responsabilità e dirigere l'attacco. » In uniforme di ammiraglio della flotta, sostenne le lagnanze dell'opposizione con particolari tecnici e con la sua autorità professionale, su un tono che suonò gradito allo stato d'animo della Camera. Dai seggi dei conservatori, Amery citò tra sonanti applausi le parole imperiose che Cromwell aveva rivolto al Parlamento Lungo: « Da troppo tempo siete in carica per quel poco di bene che avete compiuto. Andatevene, vi dico, e che sia finita con voi. In nome di Dio, andatevene! ». Erano parole terribili, pronunciate da un vecchio amico e collega, da un membro dello stesso collegio elettorale di Birmingham, da un consigliere privato di grande esperienza e capacità.

Il giorno seguente, 8 maggio, il dibattito, sebbene continuasse dopo una mozione di aggiornamento, assunse il carattere di un voto di biasimo e Herbert Morrison, a nome dell'opposizione, richiese che si procedesse al voto. Il Primo Ministro si levò nuovamente, accettò la sfida e in un infelice passo del discorso chiese agli amici di schierarglisi al fianco. Aveva il diritto di farlo, in quanto essi lo avevano sempre sostenuto nell'azione e nell'inazione, dividendo le sue responsabilità durante "gli anni divorati dalle locuste", gli anni prebellici. Ma adesso quegli stessi amici rimasero in silenziosa umiliazione, e qualcuno si aggregò alle manifestazioni ostili. Quel giorno, 8 maggio, vide l'ultimo decisivo intervento di Lloyd George alla Camera dei Comuni. In un discorso che non durò più di venti minuti, sferrò un attacco a fondo al capo del Governo. Si sforzò di scagionarmi: « Non credo che il Primo Lord abbia la completa responsabilità degli avvenimenti di Norvegia ». Io lo interruppi immediatamente: « Assumo la completa responsabilità di tutto ciò che è stato fatto dall'Ammiragliato e prendo la mia parte di colpa ». Dopo avermi ammonito a non ridurmi a un rifugio antiaereo per riparare i colleghi dalle schegge che potevano colpirli, Lloyd George si rivolse nuovamente a Chamberlain: « Non si tratta ora di dimostrare amicizia al Primo Ministro. La questione è assai più vasta. Ha

chiesto che si affrontino sacrifici. Il paese è pronto a ogni sacrificio finché sia guidato, finché il Governo dimostri chiaramente i propri scopi, finché abbia fiducia che gli uomini al Governo stanno facendo del loro meglio». Conclude: «Dichiaro solennemente che il Primo Ministro stesso dovrebbe dare un esempio di sacrificio, in quanto nulla potrebbe contribuire alla vittoria di questa guerra quanto la sua rinuncia alla carica attuale».

Come ministri, ci schierammo tutti compatti. I segretari di Stato all'Aeronautica e alla Guerra avevano già parlato. Mi offrii di chiudere il dibattito, il che rientrava nei miei precisi doveri, non soltanto per lealtà verso il mio capo, ma anche in considerazione della parte eccezionalmente preponderante che avevo avuto nella decisione di impegnarci con forze inferiori al necessario nello sciagurato tentativo di soccorrere la Norvegia. Feci tutto il possibile perché il Governo riconquistasse il dominio della Camera, a dispetto delle continue interruzioni che si levavano soprattutto dai banchi dell'opposizione laburista. Agii con assoluta buona fede, in quanto ricordavo il pericoloso pacifismo propugnato dai laburisti negli anni precedenti e il voto unanime che, quattro mesi prima dello scoppio della guerra, avevano profferito contro il servizio militare obbligatorio. Mi pareva che fossimo noi, io e i pochi amici che mi avevano dato il loro appoggio, ad avere il diritto di far critiche, ma non loro. Quando i laburisti mi investirono risposi sfidandoli, e più volte il clamore della disputa fu tale da impedirmi di far udire la mia voce. Pure, in ogni momento risultò evidente che la loro collera non era rivolta contro di me, ma contro il Primo Ministro, che io stavo difendendo con tutta la mia abilità e senza tener conto di altre considerazioni. Quando, alle 11, mi sedetti, l'opinione della Camera risultò divisa. Il Governo ottenne una maggioranza di 81 voti, ma più di 30 conservatori votarono con l'opposizione liberale e laburista, mentre altri 60 si astennero dal voto. Non c'era dubbio che in effetti, se pur non nella forma, dibattito e divisione erano una violenta dimostrazione di sfiducia verso Chamberlain e il suo Governo.

Alla fine della seduta, Chamberlain mi invitò ad accompa-

gnarlo nel suo ufficio, e mi resi subito conto della immensa importanza che egli attribuiva all'atteggiamento assunto dalla Camera nei suoi confronti. Sentiva di non poter più rimanere in carica. Bisognava costituire un Governo nazionale. Un partito solo non poteva reggere a tanta responsabilità. Qualcuno doveva formare un Governo in cui figurassero tutti i partiti, altrimenti non si poteva andare avanti. L'ostilità del dibattito, e la certezza di non poter venire attaccato per il mio passato contegno circa gli avvenimenti oggi in discussione, mi ispiravano il desiderio di lottare. « È stato un dibattito pericoloso, ma avete ottenuto la maggioranza. Non vi affliggete troppo. A proposito della Norvegia, avevamo una tesi difensiva ottima che non abbiamo potuto esporre alla Camera. Rinforzate il Governo in ogni modo, e lasciate che si vada avanti sin quando non potremo più avere l'appoggio della maggioranza. » Queste furono a un dipresso le mie argomentazioni. Ma Chamberlain non ne rimase né convinto né confortato, e a mezzanotte, quando lo lasciai, ero persuaso che, se non si fosse presentato un altro mezzo per risolvere la situazione, avrebbe preferito sacrificarsi piuttosto che continuare la guerra alla testa di un Governo in cui era rappresentato un solo partito.

Non ricordo con esattezza ciò che accadde durante la mattinata del 9 maggio, ma so che si verificarono i seguenti avvenimenti. Sir Kingsley Wood aveva cordialissimi rapporti con il Primo Ministro, sia come amico sia come collega. Avevano lavorato insieme a lungo, in piena confidenza. Da lui seppi che Chamberlain era convinto della necessità di formare un Governo nazionale e, in caso non avesse potuto rimanerne a capo, sarebbe stato disposto a lasciar che la carica venisse assunta da qualsiasi persona che godesse la sua fiducia. In tal modo, sul finir della mattinata, mi resi conto che avrei potuto esser chiamato ad assumere la guida dello Stato. La prospettiva non mi spaventò e non mi esaltò. Ritenevo che costituisse la miglior soluzione possibile. Mi mantenni in disparte, lasciando che gli eventi seguissero il loro corso. Nel pomeriggio il

Primo Ministro mi chiamò a Downing Street, dove incontrai Lord Halifax, e dopo un colloquio a proposito della situazione generale fummo informati che entro pochi minuti Attlee e Greenwood sarebbero giunti per una consultazione.

Quando giunsero, noi tre ministri prendemmo posto da un lato del tavolo e i capi dell'opposizione sedettero di fronte. Chamberlain affermò che la nazione aveva inderogabile bisogno di esser diretta da un Governo nazionale e indagò se il partito laburista sarebbe stato disposto a parteciparvi sotto la sua presidenza. Nonostante l'estrema cortesia della conversazione, risultò subito chiaro come i dirigenti laburisti non volessero impegnarsi prima di aver consultato i loro seguaci che, in quel momento, erano riuniti in assemblea a Bournemouth. Senza eccessive reticenze, lasciarono capire di non ritenere probabile un responso favorevole a Chamberlain. Poi se ne andarono. Il pomeriggio era sereno e luminoso, e mi trattenni un poco nel giardino del N. 10 di Downing Street, a chiacchiere del più e del meno con Lord Halifax. Poi feci ritorno all'Ammiragliato, dove rimasi tutta la sera e gran parte della notte, occupato in difficili problemi.

Giunse l'alba del 10 maggio, foriera di tremende notizie. Dall'Ammiragliato, dal Ministero della Guerra, dal Ministero degli Esteri, arrivarono in gran copia i telegrammi. La Germania aveva vibrato il colpo da tanto tempo temuto. L'Olanda e il Belgio erano invasi. Le loro frontiere violate in diversi punti. L'esercito tedesco aveva iniziato l'invasione dei Paesi Bassi e della Francia.

Verso le 10, ricevetti la visita di Sir Kingsley Wood, che aveva appena lasciato il Primo Ministro. Mi disse che Chamberlain aveva l'impressione di dover rimanere al suo posto, ora che contro di noi si era scatenata la grande offensiva. Kingsley Wood gli aveva risposto che, al contrario, la nuova crisi rendeva quanto mai necessario un Governo nazionale, il solo che avrebbe potuto dominare la situazione, e aggiunse che Chamberlain aveva accettato il suo punto di vista. Alle 11 venni invitato a recarmi a Downing Street dal Primo

Ministro. Lord Halifax era di nuovo presente. Ci sedemmo di fronte a Chamberlain. Questi ci dichiarò di esser convinto che il compito di formare il Governo nazionale trascendesse le sue possibilità. La risposta che aveva ricevuto dai dirigenti laburisti non gli lasciava dubbi in proposito. Si trattava dunque di scegliere la persona da suggerire al Re perché fosse chiamato a sostituirlo, quando le sue dimissioni venissero accettate. Aveva un atteggiamento freddo, sereno, quasi fosse dimentico del fatto che la questione lo concerneva personalmente. Ci guardava attraverso la tavola.

Nel corso della mia vita politica ho avuto molti colloqui importanti, e questo fu certo il più importante di tutti. Di solito parlo molto, ma quel giorno ero silenzioso. Evidentemente Chamberlain aveva presente la scena burrascosa che si era svolta alla Camera dei Comuni due sere prima, quando aveva avuto luogo una disputa tanto accesa tra me e la opposizione laburista. Per quanto fosse stata causata soltanto dal mio desiderio di difendere il suo operato, il Primo Ministro temeva che potesse costituire un ostacolo all'adesione dei laburisti in quel momento cruciale. Non ricordo le parole esatte da lui impiegate, ma il loro senso, più o meno palese, era questo. Il suo biografo, Feiling, afferma decisamente che Chamberlain avrebbe preferito Lord Halifax. Io tacqui e vi fu un lungo silenzio. Certo parve più lungo dei due minuti che si osservano durante la commemorazione dell'Armistizio. Alla fine, parlò Lord Halifax. Fece notare che, essendo Pari d'Inghilterra, estraneo alla Camera dei Comuni, gli sarebbe riuscito difficile assumere le funzioni di Primo Ministro in una guerra di questo genere. Si sarebbe trovato investito di immense responsabilità, senza avere il potere di dominare quell'assemblea dalla cui fiducia dipendeva l'esistenza di qualsiasi Governo. Parlò per qualche minuto in questo senso, e quando tacque risultò evidente che il compito sarebbe toccato a me, che in pratica già era toccato a me. Allora, per la prima volta, ruppi il silenzio. Dichiarai che non avrei preso contatto con nessuno dei due partiti d'opposizione, sino a quando non avessi ricevuto dal Re l'incarico di costituire il nuovo Governo. Con ciò la conversazione uf-

ficiale giunse alla fine e riprendemmo i modi semplici e familiari di uomini che hanno lavorato insieme per anni e che hanno trascorso la vita, al Governo e fuori del Governo, nella cordialità cui si ispira la politica britannica. Poi ritornai all'Ammiragliato dove, come ben si può immaginare, molte novità mi aspettavano.

I ministri olandesi erano riuniti nel mio ufficio. Affranti e angosciati, gli occhi pieni di orrore, avevano abbandonato Amsterdam in volo. Il paese era stato invaso senza il minimo pretesto o avvertimento. Una valanga di fuoco e di acciaio aveva varcato le frontiere, e, quando era cominciata la resistenza e le guardie di frontiera olandesi avevano sparato, i tedeschi avevano risposto con uno schiacciante attacco aereo. L'intero paese era in preda alla più angosciosa incertezza; il piano di difesa, elaborato da lungo tempo, era stato messo in atto; le dighe erano aperte; l'acqua dilagava da ogni parte. Ma i tedeschi avevano già attraversato le linee esterne e avanzavano rapidamente sugli argini che delimitavano lo Zuyder Zee. Era in nostro potere far qualcosa per ostacolare l'invasione? Per fortuna avevamo una flottiglia a breve distanza e le impartimmo l'ordine di battere l'argine coi suoi cannoni, decimando il maggior numero possibile degli invasori sciamanti. La Regina si trovava ancora in Olanda, ma non sembrava potesse rimanervi a lungo.

In conseguenza di questi colloqui, l'Ammiragliato trasmise numerosi ordini alle nostre navi che si trovavano in quei pressi, e tra le due marine, la britannica e l'olandese, si annodarono rapporti di stretta collaborazione. Nemmeno il ricordo delle recenti aggressioni contro Norvegia e Danimarca poteva aiutare i ministri olandesi a comprendere come mai la grande Germania, che sino alla sera avanti si era proclamata amica, avesse potuto d'un tratto procedere a un'invasione così impreveduta e brutale. Un'ora o due trascorsero in discussioni su questo ed altro. Dalle frontiere su cui incombeva la minacciosa ondata delle armate tedesche giungeva una ininterrotta pioggia di telegrammi. Sembrava che il vecchio piano Schlieffen, rimodernato nella parte concernente l'Olanda, fosse già in piena attuazione. Nel 1914 l'ala destra dell'armata tedesca

aveva attraversato il Belgio ma si era arrestata a breve distanza dall'Olanda. Allora si sapeva benissimo che, se la guerra fosse scoppiata tre o quattro anni più tardi, sarebbero stati organizzati ulteriori contingenti di truppa e le linee ferroviarie e stradali per procedere a un'avanzata attraverso l'Olanda. Ora, eseguiti tutti questi preliminari, la famosa manovra veniva effettuata in un'atmosfera di sorpresa e di tradimento. Ma ulteriori sviluppi dell'avanzata ci aspettavano. Il colpo decisivo del nemico non consisteva in una manovra di aggiramento, ma in uno sfondamento del fronte principale. Ciò non fu previsto né da noi né dai francesi, che avevano la responsabilità del comando. Al principio dell'anno, in una intervista resa nota dalla stampa, avevo ammonito i paesi neutrali sulla sorte che li sovrastava, e che era resa evidente dallo schieramento dell'esercito tedesco e dallo sviluppo dei tronchi ferroviari e stradali, oltre che dai piani nemici caduti in nostro possesso. Ma le mie parole avevano destato soltanto risentimento.

Nel violento cozzo dell'immensa battaglia, il ricordo delle tranquille conversazioni che, poche ore prima, si erano svolte in Downing Street impallidì e quasi svanì dalla mente. Però ricordo di aver ricevuto notizia della visita che Chamberlain aveva fatto o stava per fare al Re, e questo, in fondo, era un passo prevedibile. In seguito mi pervenne un messaggio con l'invito a recarmi al Palazzo per le 6. Occorrono soltanto due minuti per giungervi in macchina dall'Ammiragliato. Probabilmente i giornali della sera erano pieni delle tremende nuove che giungevano dal continente, ma nessuno aveva accennato alla crisi di Gabinetto. Il pubblico non aveva avuto il tempo di afferrare compiutamente ciò che stava accadendo all'estero e in patria, e dinanzi ai cancelli del Palazzo non c'era nessuno.

Venni subito introdotto. Il Re mi ricevette con grande benignità e m'invitò a sedere. Mi fissò per qualche minuto con aria insieme inquisitrice e ironica e poi disse: « Suppongo non sappiate per quale motivo vi ho fatto chiamare? ». Adottando lo stesso tono, risposi: « Sire, non mi riesce proprio di

immaginarlo ». Il Re rise e disse: « Voglio chiedervi di formare il nuovo Governo ». Risposi che avrei ubbidito.

Il Re non formulò alcuna clausola relativa alla formazione di un Governo a carattere nazionale, e compresi che l'incarico propostomi non era subordinato a tale condizione. Ma dato ciò che era accaduto, e considerate le circostanze che avevano condotto alle dimissioni di Chamberlain, era ovvio che in quel momento bisognava necessariamente addivenire alla costituzione di un Governo nazionale. Se poi mi fosse riuscito impossibile di accordarmi con l'opposizione, non per questo sarei stato esentato dal tentar di formare un Governo della massima energia, con la collaborazione di tutti coloro che erano disposti a sostenere la patria nell'ora del pericolo, sempre beninteso che tale Governo potesse fare affidamento su una maggioranza alla Camera dei Comuni. Dissi al Re che avrei subito chiamato i capi del partito laburista e del partito liberale, che mi proponevo di costituire un Gabinetto di guerra composto di cinque o sei ministri, e che speravo di potergli inviare, prima della mezzanotte, una lista di almeno cinque nomi. Dopo di che presi congedo, ritornando all'Ammiragliato.

Tra le sette e le otto, in seguito al mio invito, venne a trovarmi Attlee. Si fece accompagnare da Greenwood. Lo informai dell'incarico da me ricevuto di formare un Governo e gli chiesi se il partito laburista sarebbe stato disposto a parteciparvi. Rispose affermativamente. Offersi loro più di un terzo dei posti disponibili in un Gabinetto di guerra che sarebbe stato di cinque o al massimo sei ministri, e chiesi che mi fornisse una lista di nomi, per discutere i diversi incarichi. Elencai Bevin, Alexander, Morrison e Dalton come persone i cui servigi erano immediatamente necessari. Naturalmente avevo avuto modo di conoscere Attlee e Greenwood durante un lungo periodo alla Camera dei Comuni. Nel corso degli undici anni precedenti la guerra, nella mia posizione più o meno indipendente mi era accaduto più spesso di trovarmi in contrasto con i Governi nazionali e conservatori, che con l'opposizione liberale o laburista. Il nostro colloquio durò qualche tempo in termini molto amichevoli, poi Attlee e Greenwood

andarono a telefonare agli amici e seguaci adunati a Bournemouth, con i quali si erano tenuti in continuo contatto durante le ultime quarantotto ore.

Invitai Chamberlain a dirigere la Camera dei Comuni, assumendo la carica di Lord Presidente del Consiglio, ed egli mi diede per telefono la sua adesione, annunciandomi di aver predisposto per quella sera alle nove una trasmissione radiofonica, nel corso della quale avrebbe annunciato le proprie dimissioni, pregando tutti di aiutare e appoggiare il suo successore. Il che egli fece in termini molto generosi. Domandai poi a Lord Halifax di entrare a far parte del Gabinetto di guerra, pur restando ministro degli Esteri. Alle 10 circa, fui in grado di mandare al sovrano l'elenco di nominativi che gli avevo promesso. La nomina dei tre ministri delle Forze armate rivestiva il carattere della massima urgenza. La mia scelta era già decisa. Eden doveva andare al Ministero della Guerra, Alexander all'Ammiragliato, Sir Archibald Sinclair, capo del partito liberale, doveva diventare ministro dell'Aeronautica. Nel contempo io assunsi la carica di ministro della Difesa, senza per altro cercar di definire il campo d'azione di questo Dicastero, o la portata della sua influenza.

Così dunque, nella notte del 10 maggio, all'inizio dell'immane lotta, io assunsi a quel massimo potere dello Stato, che mantenni in sempre crescente misura durante cinque anni e tre mesi di guerra mondiale, alla fine del qual periodo, quando tutti i nemici si erano arresi senza condizioni o stavano per arrendersi, gli elettori inglesi mi estromisero da ogni ulteriore direzione degli affari pubblici.

Durante questi ultimi affannosi giorni di crisi politica, il mio polso non aveva mai accelerato i suoi battiti. Avevo preso tutto come veniva. Ma non posso nascondere al lettore di questo leale racconto che quella notte, alle 3, nel coricarmi fui pervaso da un senso di profondo sollievo. Finalmente avevo l'autorità di dirigere l'intera scena. Mi pareva di procedere di pari passo con il destino, come se tutta la mia vita precedente fosse stata soltanto una preparazione a quest'ora e a questo cimento. Undici anni di isolamento politico mi avevano posto al disopra delle consuete rivalità di partito. Gli am-

monimenti che non avevo mai cessato di formulare durante gli ultimi sei anni erano così numerosi e particolareggiati e ora così terribilmente confermati, che nessuno poteva ardire di attaccarmi in proposito. Era impossibile rimproverarmi, sia di aver voluto la guerra, sia di aver mancato di provvedere a una sufficiente preparazione bellica del paese. Ero convinto di conoscere a fondo la situazione, ed ero certo che non mi sarei rivelato inferiore al mio compito. Perciò, sebbene fossi animato da una certa impazienza di giungere al mattino, dormii profondamente e non sentii la necessità di sogni apportatori di conforto. La realtà è migliore di qualsiasi sogno.

FINE DEL SECONDO VOLUME

APPENDICI AL VOLUME SECONDO

PARTE I

- A) *Prospetto delle forze navali al 3 settembre 1939.*
- B) *Piano "Catherine" 12 settembre 1939.*
- C) *Nuove costruzioni e ricostruzioni, 8 e 21 ottobre 1939.*
- D) *Nuovi programmi di costruzione, 1939-1940.*
- E) *Basi della flotta, 1° novembre 1939.*
- F) *Aiuti navali alla Turchia, 1° novembre 1939.*
- G) *L'oscuramento, 20 novembre 1939.*
- H) *La mina magnetica, 1939-1940.*
- I) *Estratto dal Giornale di guerra dell'"U. 47", 28 novembre 1939.*
- J) *"Cultivator n. 6", novembre 1939.*
- K) *Naviglio mercantile britannico affondato in seguito ad azione nemica, dal settembre 1939 all'aprile 1940.*
- L) *Operazione "Royal Marine", 4 marzo 1940.*
- M) *Perdite navali durante la campagna di Norvegia, aprile-giugno 1940.*

PARTE II

Promemoria del Primo Lord dell'Ammiragliato.

Nel corso di memoriali e promemoria, quando ci si riferisce o ci si indirizza a membri dell'Ammiragliato e a capi delle Direzioni Generali, vengono spesso impiegati titoli abbreviati. Per comodità del lettore, si espongono qui sotto i corrispondenti titoli completi.

Titoli abbreviati

Titoli completi

S.C.S.M.	(D.C.N.S.)	Sotto Capo di Stato Maggiore della Marina.
S.C.S.M. Agg.	(A.C.N.S.)	Sotto Capo di S. M. aggiunto della Marina.
C.S.I.	(D.N.I.)	Capo del Servizio Informazioni della Marina.
C.M.M.	(D.T.D.)	Capo della Marina Mercantile.
C.C.N.	(D.N.C.)	Capo delle Costruzioni Navali.
C.S.M.	(D.T.M.)	Capo del Servizio Siluri e Mine.

PARTE PRIMA

APPENDICE A

PROSPETTO DELLE FORZE NAVALI AL 3 SETTEMBRE 1939

FLOTTA BRITANNICA
inclusi i Domini

FLOTTA TEDESCA

Tipo	Costruite	In costruzione		Costruite	In costruzione	
		Da com- pletare prima del 31-12-40	Da com- pletare dopo il 31-12-40		Da com- pletare prima del 31-12-40	Da com- pletare dopo il 31-12-40
Corazzate	12	3	4(e)	—	2	2(f)
Incrociatori da battaglia	3	—	—	2	—	—
Corazzate tascabili . .	—	—	—	3	—	—
Portaerei	7	3	3	—	1(f)	1(f)
Navi app. idrovolanti .	2	—	—	—	—	—
Incrociatori:						
8 pollici	15	—	—	2	2(g)	1(f)
6 pollici o meno . .	49(a)	13	6	6(b)	—	3(f)
Caccia	184(b)	15(d)	17	22	3	13(l)
Sloops	38	4	—	—	—	—
Caccia di scorta . .	—	20	—	—	—	—
Corvette	8	3(j)	—	8	—	—
Torpediniere	—	—	—	30	4	6(l)
Dragamine	42	—	—	32	10	—
Sommergibili	58	12	12	57(k)	40(m)	—
Monitors (15 pollici) .	2	—	—	—	—	—
Posamine	7	2	2	—	—	—
Cannoniere fluviali .	20	—	—	—	—	—
Battelli ausiliari . .	72(c)	20	—	—	—	—
Motosiluranti (canno- niere a motore, ecc.)	27	12	—	17	—	—

(a) Inclusi tre incrociatori contraerei.

(b) Incluse le navi adattate per il naviglio di scorta (D).

(c) 16 adibite al servizio costiero, le rimanenti adibite a dragamine.

(d) Oltre a 6 caccia costruiti per conto del Brasile.

(e) Inclusi *Lion* e *Temeraire* che più tardi vennero cancellate.

(f) Mai completate.

(g) Soltanto una, la *Prinz Eugen*, fu completata.

(h) Incluso l'incrociatore scuola *Emden*.

(j) Oltre a 58 corvette, ordinate ma non impostate.

(k) A questo punto la valutazione inglese si riferiva a 59 sommergibili, più uno costruito per la Turchia e mai consegnato (Vedi capitolo II).

(l) Date le condizioni di guerra, si può prevedere che molti di questi saranno completati nel 1940.

(m) Include tutti i sommergibili che si sapevano costruiti o messi in programma alla data del 3-9-1939; 58 furono completati tra lo scoppio della guerra e la fine del 1940.

FRANCIA

3 settembre 1939

<i>Tipo</i>	<i>Completate</i>	<i>In costruzione</i>	<i>Data di completamento prevista</i>
Corazzate	8 (inclusa una nave scuola)	3	1 nel 1940 1 nel 1941 1 nel 1943
Incrociatori da battaglia	2	—	—
Portaerei	1	1	1 nel 1942
Navi appoggio aerei .	1	—	—
Incrociatori	18	3	—
Esploratori (contre-torpilleurs)	32	—	—
Cacciatorpediniere (torpilleurs)	28	24	6 nel 1940
Motosiluranti	3	6	6 nel 1940
Torpediniere	12	—	—
Incrociatori sommergib	1	—	—
Sommergibili 1 ^a classe .	38	3	—
» 2 ^a classe .	33	10	2 nel 1940
Sommergibili posamine	6	1	—
Cannoniere fluviali (inclusi 2 ex caccia-sommergibili) . . .	10	—	—
Navi posareti	1	—	—
Posamine	3	—	—
Dragamine	26	7	—
Sloops coloniali	8	—	—
Cacciatori di sommergib.	13	8	5 nel 1940

ITALIA

3 settembre 1939

<i>Tipo</i>	<i>Completate</i>	<i>In costruzione</i>	<i>Data di completamento prevista</i>
Corazzate	4	4	2 nel 1940 2 nel 1942
Incrociatori 8 pollici .	7	—	—
Incrociatori 6 pollici .	12	—	—
Incrociatori antiquati .	3	—	—
Incrociatori 5,3 pollici	—	12	1942 - 1943
Cacciatorpediniere . .	59	8	1941 - 1942
Torpediniere	69	4	1941 - 1942
Sommergibili	105	14	{ 10 nel 1940 4 nel 1941-42
Motosiluranti . , . .	69	—	—
Posamine	16	—	—
Corvette	1	—	—
Navi appoggio idrovol.	1	—	—

STATI UNITI

*Forza al 3 settembre 1939**(escluso il naviglio guardacoste)*

<i>Tipo</i>	<i>Costruite</i>	<i>In costruzione o in programma</i>	<i>Data prevista di completamento</i>
Corazzate	15	8	1 nel 1941 1 nel 1942 4 nel 1943 2 in seguito
Portaerei	5	2	1 nel 1940 1 in seguito
Navi appoggio aerei .	13	6	2 nel 1941 4 in seguito
Incrociatori 8 pollici .	18	—	—
» 6 pollici .	18	7(a)	1 nel 1939-40 6 nel 1943
Cacciatorpediniere . .	181(b)	42	11 nel 1939 16 nel 1940 15 nel 1941
Navi appoggio caccia- torpediniere . . .	8	4	2 nel 1940 2 in seguito
Sommergibili	99(c)	15	4 nel 1940 11 nel 1941-42
Cannoniere (incluso il naviglio di pattuglia)	7	—	—
Cannoniere fluviali . .	6	—	—
Posamine	10	1	1940
Dragamine	26	3	1940
Navi appoggio sommer- gibili	6	2	1941
Cacciasommergibili . .	14	16	4 nel 1940 12 in seguito
Motosiluranti	1	19	1939-40

(a) Compresi quattro navi armate di cannoni di 5 pollici.

(b) Compresi 126 in soprannumero.

(c) Comprese 65 in soprannumero.

GIAPPONE

3 settembre 1939

<i>Tipo</i>	<i>Costruite</i>	<i>In costruzione nel 1939</i>	<i>Presunta data di completamento</i>	<i>Forza all'atto dell'entrata in guerra 7-12-41</i>
Corazzate . . .	10	2	1 nel 1941 1 nel 1942	10
Portaerei . . .	6	? 10	1 nel 1940 4 nel 1941 5 nel 1942	11
Incrociatori . .	18-8 pollici 17-5,5 pollici 3 antiquati	304	3 nel 1940 1 nel 1942	18-8 pollici 20-5,5 pollici 3 antiquati
Navi appoggio idrovolanti . .	2	2	2 nel 1942	2
Posamine . . .	5	2	1 nel 1939 1 nel 1940	8
Cacciatorpediniere	113	20	2 nel 1939 10 nel 1940 8 nel 1941	129
Sommergibili . .	53	33	3 nel 1940 11 nel 1941 19 nel 1942	67
Naviglio di scorta	4	—	—	4
Cannoniere . .	10	3	2 nel 1940 1 nel 1941	13
Torpediniere . .	12	—	—	—

APPENDICE B

PIANO « CATHERINE »

Promemoria del 12 settembre 1939

PARTE I

1) Per un'operazione particolare, bisogna costruire mezzi speciali. Il C.C.N. ritiene che sarebbe possibile diminuire di circa m. 2,70 il pescaggio normale di una "R" (corazzata della classe *Royal Sovereign*), mettendola così in grado di superare un certo canale ove la profondità è di soli 8 metri. Attualmente questo canale non è difeso da postazioni di cannoni e ambedue le sponde appartengono a Stati neutrali. Non si incorrerebbe quindi in nessun pericolo, facendo emergere anche tutta l'opera viva corazzata. Il metodo preso in esame consisterebbe nell'applicare ai fianchi della "R" un doppio cassone che le darebbe la larghezza di metri 42 circa. Questi cassoni potrebbero venir sistemati senza difficoltà, in quanto si potrebbe procedere in arsenale alla applicazione di quello interno e in porto all'applicazione di quello esterno. Riempiendo o svuotando questi cassoni si può mutare a volontà l'immersione della nave che, una volta uscita dal canale poco profondo, potrà riprendere la sua immersione normale, in modo che la parte corazzata si trovi al disotto della linea d'immersione. Con i cassoni vuoti la velocità massima potrà essere di 16 nodi circa e, quando la nave sia tornata all'immersione normale, di 13 o 14. Durante l'azione ci si può regolare in base a questi limiti di velocità che sono molto migliori di quanto mi aspettassi.

Occorre tener presente che i cassoni offrono un notevole supplemento di protezione contro i siluri: in pratica sono supercorazzate. Inoltre bisognerà rafforzare la corazza del ponte, in modo da offrire resistenza maggiore in caso di bombardamenti aerei, che bisogna prevedere.

2) I cassoni verranno definiti "galoshes" e il rafforzamento del ponte "ombrello".

3) La data dell'operazione coinciderà con lo scioglimento dei ghiacci (?) nel settore che c'interessa, verso marzo. Se gli ordini necessari venissero impartiti al 10 ottobre e i progetti fossero subito messi in opera, avremmo davanti a noi un periodo di 6 mesi, ma se ne potrebbero prendere in considerazione 7. Sarebbe un gran peccato perdere l'estate; di conseguenza, questi preparativi dovrebbero godere di un'assoluta precedenza sugli altri. I preventivi della spesa e del tempo necessario dovranno venir predisposti su queste basi.

4) Per incominciare ci si potrebbe limitare alla trasformazione di due "R", ma naturalmente sarebbe meglio trasformarne tre. Durante l'estate del 1940, uniche antagoniste sarebbero lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau*. Si può dare per certo che questi due incrociatori da battaglia, unica risorsa della Germania, non si esporranno mai alle batterie da 15 delle nostre "R", che li annienterebbero.

5) Oltre alle "R" così trasformate, bisognerebbe poter disporre di una dozzina di navi anti-mine. Abbiate la cortesia di farmi avere i piani. Queste navi dovrebbero avere un'immersione sufficiente per proteggere la "R" in navigazione, e dovrebbero venir azionate da un piccolo equipaggio nel locale-macchine, situato a poppa. Il loro sperone dovrebbe essere robusto per sopportare l'eventuale esplosione delle mine. Ogni "R" dovrebbe farsi precedere da una di queste navi. Forse sarebbe possibile ridurne il numero, qualora le "R" navigassero in fila indiana. Non sono in grado di prospettare i particolari di queste navi anti-mine, ma bisogna tener presente che possono incontrare due o tre file di mine, e ciascuna potrà farne saltare in aria una. A questo compito si potrebbero forse adibire comuni navi mercantili, dopo averle adeguatamente rinforzate.

6) Oltre ai suddetti provvedimenti, bisognerà preparare trasporti capaci di fornire la nafta sufficiente per tre mesi a tutta la flotta compo-nente la spedizione. A tal fine occorreranno navi cisterne protette da corazzatura orizzontale, con una velocità minima di 12 nodi. Per il momento questa dev'essere considerata la velocità a cui si svolgerà il passaggio nelle acque in questione, ma se possibile sarà bene ottenerne una maggiore.

PARTE II

1) Obiettivo della spedizione è il dominio del particolare teatro di guerra (il Baltico), da ottenersi mediante l'impiego di una squadra da battaglia, che il nemico non oserà sfidare con il suo naviglio pesante. Intorno a tale squadra da battaglia, entreranno in azione le unità leggere. Si consiglia di formare la squadra di incrociatori con tre incrociatori da 10.000 tonnellate armati di cannoni da 8 pollici e due incrociatori con cannoni da 6, con due flottiglie dei più grossi cacciatorpediniere, una sezione di sommergibili e un considerevole numero di unità ausiliarie, incluse, se possibile, navi-deposito e una nave-officina.

2) Alla data prefissa, la flotta "Catherine" attraverserà il braccio di mare, di giorno o di notte, secondo verrà giudicato più conveniente, facendo uso eventualmente di cortine di fumo. I caccia procederanno in testa alla flotta, le navi anti-mine precederanno le "R", e gli incrociatori e le unità

più leggere seguiranno nella loro scia. Si potrà aggiungere ogni possibile dispositivo di protezione contro le mine. In tal modo il pericolo delle mine dovrebbe venir superato, e il canale non è difeso da artiglierie. Le batterie della flotta, in comune azione, potrebbero far fronte a un attacco dall'aria.

Nota. Nel contempo si potrebbe inviare una portaerei, tenendola rifornita mediante apparecchi che la raggiungerebbero a volo.

PARTE III

Non è necessario dilungarsi sui vantaggi strategici inerenti al dominio di questo teatro di guerra. Per la Marina ciò rappresenta la possibilità di iniziare l'offensiva decisiva. Isolando la Germania dalla Scandinavia, si troncherebbero i rifornimenti di minerale di ferro, di vettovaglie e altre merci. L'arrivo della nostra flotta in quelle acque e la conquista della posizione comporterebbero probabilmente una decisione da parte degli Stati scandinavi. Questi potrebbero entrare in guerra al nostro fianco; in questo caso, si potrebbe trovare una base adatta cui i rifornimenti possano giungere per via terra. La difficoltà consiste nel fatto che, sin quando non avremo il dominio di quelle acque, gli Stati scandinavi non oseranno prendere un'iniziativa simile; ma i tre mesi di scorte di nafta dovrebbero concedere un margine sufficiente e, se proprio dovesse verificarsi il peggio, non si vede per qual ragione la flotta non dovrebbe poter ritornare com'è venuta. La presenza della flotta nel teatro di operazioni vi terrebbe vincolate le forze nemiche. Esse non oserebbero avventurarsi sulle rotte mercantili, se non in casi disperati. I tedeschi sarebbero costretti a fortificare contro i bombardamenti tutta la costa settentrionale e, nel caso ci riuscisse di ottenere l'alleanza delle Potenze scandinave, dovrebbero costruire anche ricoveri antiaerei fortificati. L'influenza che una simile azione potrebbe avere sulla Russia sarebbe importante, ma non è possibile farvi affidamento.

La segretezza è essenziale, come pure la sorpresa. A tale scopo, per definire l'azione si userà sempre il termine "Catherine". Dei cassoni si parlerà come di "corazze supplementari". Il rinforzo dei ponti a tartaruga rientra nell'ambito delle comuni precauzioni antiaeree.

Sottopongo questo progetto al vostro esame, sperando che lo scopo risolverà le difficoltà.

W. S. C.

APPENDICE C

NUOVE COSTRUZIONI E RICOSTRUZIONI

8 ottobre 1939

Lettera del Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

1) È più importante avere a nostra disposizione navi con cui affrontare la lotta e entrare in possesso al momento previsto delle navi già pagate dal Parlamento, di quanto non lo sia disperdere i nostri sforzi per una costruzione remota che non può aiutarci nel pericolo presente.

2) Bisogna compiere il massimo sforzo per avere la *King George V* e la *Prince of Wales* pronte alla data prevista nel contratto. L'abitudine dei fornitori, tollerata in tempo di pace, di accettar ordini per eseguirli quando fa loro comodo, non può venir mantenuta in tempo di guerra. Fatemi sapere quali sono le penalità applicabili, affinché, se necessario, si possa sottoporre il caso alle autorità giudiziarie della Corona. Fatemi sapere anche quali fattori si oppongono alla consegna per la data prevista. Suppongo che, come al solito, si tratterà del montaggio dei cannoni. Se queste navi non dovessero esser pronte per la data fissata nel contratto, i fornitori incorreranno in una grave infrazione ai loro impegni. Venerdì prossimo mi occuperò io stesso di fare indagini per sapere esattamente a che punto si trovano le costruzioni, e riceverò personalmente i fornitori, all'Ammiragliato, in vostra presenza. Vi prego di voler fissare l'incontro, dalle 5 in poi. È inutile che i fornitori sostengano che non è possibile mantenere gli impegni. L'ho già visto possibile quando ci si è sforzati e si è sfruttato ogni mezzo e ogni risorsa. In somma, dobbiamo avere la *K. G. V.* pronta per il luglio del 1940 e la *P. of W.* tre mesi più tardi. Le navi che ci occorrono per vincere la guerra devono entrare in servizio durante il 1940.

Vi prego di fare tutto il possibile a questo scopo e di aiutarmi a superare gli ostacoli.

3) Quanto si è detto sopra va riferito anche alle navi portaerei. La *Illustrious* subirà un ritardo di cinque mesi, e sappiamo bene che cosa significhi tale ritardo. La *Victorious* verrà consegnata con nove mesi di ritardo. La *Formidable*, impostata nel 1937, è in ritardo di sei mesi, la *Indomitable* di cinque mesi. Tutte queste unità ci sono necessarie ora, per vincere la guerra, e non perché corrano i mari — forse battendo bandiera germanica! — dopo la fine del conflitto. Permettetemi di pregarvi di fare del vostro meglio affinché si giunga al risultato desiderato. La costruzione di portaerei effettuata più tardi non ci salverebbe se dovessimo subire una sconfitta nel 1940.

4) In terzo luogo, ci sono gli incrociatori. Prendete ad esempio il *Dido* che, secondo i termini del contratto, avrebbe dovuto esser finito nel giugno 1939, e ora ci viene offerto per l'agosto del 1940. Qual è la spiegazione di questo *fiasco*?

5) In questo momento si deve fare un'accurata distinzione tra l'esercizio di un'industria o di una professione e la vittoria in guerra. La mano d'opera specializzata, impiegata a costruire naviglio che non potrà esser pronto prima della fine del 1940, deve per quanto è necessario e attuabile essere adibita alla costruzione delle navi che possono venir completate entro il 1940. Bisognerà provvedere a trasferire, secondo le esigenze, gli operai dalle navi la cui consegna è prevista per una data posteriore, a quelle che ci sono indispensabili per combattere. Tutte le navi che saranno ultimate nel 1941 cadono nella zona d'ombra; quelle del 1942 nell'oscurità assoluta. Dobbiamo mantenere la superiorità nel 1940.

6) I medesimi criteri vanno applicati con anche maggior energia ai cacciatorpediniere e al naviglio leggero: ma sembra che in questo campo tutto proceda bene, e non ho ancora avuto tempo di considerare nei particolari il programma delle consegne. Ma dobbiamo richiedere con insistenza due nuove corazzate, quattro portaerei e una dozzina di incrociatori, *in grado di prestare effettivo servizio* prima della fine del 1940.

W. S. C.

21 ottobre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Mi rivolgo soltanto a voi perché insieme possiamo fare ciò che è necessario.

Dobbiamo poter disporre di un certo numero di corazzate, capaci di sopportare senza timore un eventuale attacco aereo. Contro i sommergibili abbiamo potuto proteggerle, mediante i cassoni e i dispositivi *Asdic*. Dobbiamo riuscire a proteggerle anche contro gli attacchi aerei. È vero che per una nave la probabilità di esser colpita da un aerosilurante è soltanto di uno contro cento, ma la possibilità esiste sempre, e la sproporzione è penosa. Come vedere un eroe punto da una zanzara malarica! Dobbiamo applicarci a metter in esecuzione la nostra vecchia idea, di una nave capace di rimanere in linea qualsiasi evenienza possa verificarsi.

Venendo al punto: desidero quattro o cinque navi difese a tartaruga che possano venir messe nella posizione desiderata, permettendoci poi di dormire tranquilli. Altri tipi di navi potranno essere impiegati sui mari; ma non possiamo fare a meno di una squadra di navi pesanti, capaci di resistere all'offesa aerea.

Stamane vi ho scritto in merito alla *Queen Elizabeth*. Ma dobbiamo approntare almeno altre cinque navi a prova di bomba, vale a dire capaci di resistere a una bomba perforante di mille libbre che le colpisce da tremila metri di altezza. Gli adattamenti necessari non sono così difficili come potrebbe sembrare. Bisogna togliere due torri, per un peso di almeno duemila tonnellate, e queste duemila tonnellate devono venir distribuite in una corazza di quindici o diciotto centimetri, alta il più possibile, avuto riguardo della stabilità. Gli spazi lasciati liberi dalle torri saranno riempiti di cannoni antiaerei. Questo significa ridurre i cannoni da otto a quattro. Ma è indubbio che quattro cannoni da quindici pollici possono annientare lo *Scharnhorst* o il *Gneisenau*. Prima che entrino in servizio le nuove corazzate germaniche, dobbiamo aver pronte la *King George V* e la *Prince of Wales*. Concentriamo quindi i nostri sforzi nella costruzione di cinque o sei unità capaci di fronteggiare gli attacchi aerei e quindi di operare nei mari interni e conserviamo le grandi navi per gli oceani. Togliamo i cannoni e copriamo il ponte di acciaio. Ecco il programma bellico per il 1940.

Come farete a metter in cantiere queste navi, con tutte le altre preoccupazioni che già avete?

Non è il caso d'impensierirsi per l'aspetto della nave. Togliete le torri sopraelevate. Mettetene in lavoro una a Plymouth, una a Portsmouth, due sulla Clyde e una sulla Tyne. Queste navi armate di quattro cannoni possono venir dotate di una batteria contraerea, se gli esperti dedicano il loro studio a questo scopo. Ma, dopo tutto, saranno irte di cannoni antiaerei e incroceranno in tutte le acque che vorranno. Questo è il *motif* di guerra del 1940 e ora abbiamo tempo.

È facile rendersi conto di come questo progetto accresca la nostra necessità di disporre di navi trasporto munizioni e di petroliere corazzate. A questo proposito dobbiamo pensare a mantenere la supremazia navale a dispetto di un attacco aereo, più che a prepararci a una vera e propria azione navale.

Tutto ciò dovrebbe esser preso in considerazione nella seduta di lunedì e bisognerebbe radunare le informazioni necessarie a iniziare l'attuazione del progetto non più tardi di giovedì. In quel giorno riuniremo il Tesoriere, il C.C.N. e il direttore generale d'artiglieria, e sposteremo il fronte di combattimento dalla fiancata della nave alla coperta.

.....
Ho l'impressione che la guerra durante l'inverno si limiterà ad azioni isolate in tutti i settori, per divampare con mortale intensità in primavera.

Ricordatevi che nessuno può porre ostacoli alle decisioni da noi prese di comune accordo.

W. S. C.

APPENDICE D
NUOVI PROGRAMMI DI COSTRUZIONE

1939-1940

(Limitati al naviglio leggero guardacoste)

I Tipo	II Nuove costruzioni approvate prima della guerra	III Programma di guerra per il 1939	IV Programma di guerra per il 1940	V Preventivi rived. per la data di completamento		VI Effettive date di completamento	
				(a) Entro la fine del '40	(b) Entro la fine del '41 in aggiunta a (a)	(a) Per la fine del '40	(b) Entro la fine del '41 in aggiunta a (a)
Corazzate	9 (a)	—	1 (e)	2	2	1	2
Portaerei	6	—	—	3	2	2	2
Incrociatori:							
8 pollici	—	—	—	—	—	—	—
6 pollici e inferiori .	23 (b)	6	—	13	7	7	6
Cacciatorpediniere . .	32	16	32	12	28	11+6 (g)	14
Torpediniere di scorta .	20	36	30	26	34	25	25
Sloops	4	2	20	4	2	2	4
Corvette	61 (c)	60	52 (f)	88	48	51	70
Sommergibili	12	19	49	22	23	19	19
Posamine	4	—	—	2	2	—	4
Dragamine	20 (d)	22	22	10	31	5	20
Ausiliari (anti-somm.) .	20	32	100	42	50	30	53

NOTE:

- (a) Compresa le Regie Navi *Lion*, *Temeraire*, *Conqueror* e *Thunderer* che in seguito vennero disdetto.
 (b) Compresa quattro navi del programma per il 1939, non ancora impostate alla data del 3 - 9 - 39, due delle quali vennero in seguito disdetto.
 (c) Compresa 58 ordinate, ma non impostate alla data del 3 - 9 - 1939.
 (d) ordinate ma non impostate alla data del 3 - 9 - 1939.
 (e) Regia Nave *Vanguard*.
 (f) 27 di queste riceveranno più tardi il nome di fregate.
 (g) Sei cacciatorpediniere in costruzione per il Brasile e da noi trattenuti.

APPENDICE E

BASI DELLA FLOTTA

1° novembre 1939

Il Primo Lord al S. C. S. M. e altri

Nel corso di una riunione tenuta dal Primo Lord, il Primo Lord del Mare e il Comandante in capo, il 31 ottobre 1939, a bordo della *Nelson* si è convenuto di porre in opera le seguenti misure nelle basi della flotta:

1) Scapa Flow non può esser usata prima della primavera, altro che come base provvisoria di rifornimento per la flotta. Bisogna quindi procedere con la maggiore sollecitudine ai seguenti lavori:

a) Ostruzione dei canali ancora aperti mediante navi.

b) Raddoppiamento delle reti e loro sistemazione nei punti ove sono più necessarie. Debbono essere numerose ed estese almeno come durante l'altra guerra, anche se le reti moderne sono migliori. La manovra delle porte deve essere studiata di nuovo, allo scopo di conseguire una più rapida apertura e una maggior sicurezza.

c) La flottiglia di battelli ausiliari e di vedette sulla scala di impiego dell'altra guerra dovrà venir assegnata a Scapa, secondo norme accuratamente studiate dall'apposita Direzione. Comunque, tutti questi mezzi ausiliari potranno esser inviati a Forth, sino a quando non si possa usare Scapa come base principale, e cioè non prima della fine del febbraio.

d) Il lavoro degli alloggiamenti deve procedere senza interruzioni.

e) Tutte le piazzole degli 80 cannoni previsti per la difesa di Scapa devono esser costruite in cemento. Il lavoro procederà durante l'inverno; ma i cannoni non verranno portati sul posto e montati sino a primavera, quando tutto sarà pronto per la loro sistemazione.

f) Gli aerodromi di Wick devono venir ampliati, in modo da poter dare ricetto a quattro squadriglie.

g) I lavori per la R. A. F. debbono proseguire nel contempo, avuta però considerazione per i lavori più urgenti.

Nel frattempo Scapa può esser usata come base di rifornimento per i cacciatorpediniere; la mimetizzazione dei depositi di nafta e la creazione di falsi depositi dovrebbero continuare secondo il programma fissato. Il personale in servizio a Scapa non deve subire riduzioni, ma non occorre aumentare le scorte di nafta sul luogo, oltre le 120.000 tonnellate già previste. Gli uomini che ora sono addetti al lavoro di riporre le scorte nei magazzini sotterranei possono esser adibiti a opere più urgenti anche nel quadro delle recenti decisioni del Dicastero.

2) Loch Ewe. L'ancoraggio A dev'essere mantenuto nelle condizioni

presenti, senza mutamento di personale. Occorre provvedere uno sbarramento e una rete completa, ancor prima che siano completate le difese di Scapa. Occorre ultimare l'impianto dell'acqua potabile e prender tutte le possibili misure atte a render questa base un ancoraggio nascosto che la flotta possa usare di quando in quando.

3) Base principale per le operazioni della flotta deve esser considerata Rosyth, e si farà tutto il possibile per metterla in condizioni della più alta efficienza. Tutti i miglioramenti alle reti dovrebbero aver luogo con precedenza assoluta sugli altri lavori. Bisogna provvedere i palloni di sbarramento per proteggere la flotta ancorata sotto il Bridge dagli attacchi aerei a bassa quota. I 24 cannoni da 3,7 pollici, e i 4 Bofors che recentemente sono stati rimossi e trasportati sulla Clyde, debbono venir riportati, batteria per batteria, a Forth, entro quattro giorni dallo spostamento della flotta dalla Clyde. Questo spostamento non deve apparire affrettato, e le batterie potranno venir spostate con comodo, purché siano tutte piazzate a Forth entro cinque giorni dalla data di questo promemoria. Per le installazioni R. D. F. di protezione a Rosyth bisognerà provvedere con assoluta precedenza. Il vicemaresciallo dell'Aria Dowding si accorderà oggi con il comandante in capo della Home Fleet, circa l'aiuto che la A. D. G. B. può fornire in un prossimo futuro. Quanto si è convenuto precedentemente con il ministro dell'Aeronautica deve considerarsi come il minimo apporto indispensabile e si spera che almeno sei squadriglie di apparecchi potranno essere disponibili appena la flotta avrà occasione di usare questa base.

Il S. C. S. M. vorrà cortesemente informarsi sull'esito raggiunto nella conversazione tra il comandante in capo e il vicemaresciallo Dowding e riferirne i risultati. Dobbiamo considerare come sicuro un attacco nemico contro la flotta, appena essa abbia raggiunto il Forth, e tutto deve esser pronto per affrontarlo. Dopo di che, si continuerà a operare per rendere questa base un porto ove le navi più forti possano stare alla fonda sicure. Speciali provvedimenti debbono attuarsi per coordinare il fuoco delle navi con quello delle batterie costiere, considerando che nella zona di ancoraggio dovrebbe risultare la concentrazione di 72 cannoni.

4) I sedici palloni di sbarramento situati sulla Clyde non dovrebbero venir spostati, in quanto possono indurre il nemico in errore riguardo alle nostre reali intenzioni.

Sarei lieto che il S. C. S. M. prendesse in esame questo promemoria assicurandosi che sia corretto e preciso in ogni particolare e, dopo aver ottenuto il consenso del Primo Lord del Mare, mettesse in atto le misure in esso previste attraverso gli uffici competenti.

W. S. C.

OPERE DIFENSIVE A SCAPA FLOW

3 gennaio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

1) In settembre, quando abbiamo cominciato ad armare le batterie di Scapa Flow, il numero di fanti di marina previsto per questo impiego era di 3000. In seguito i calcoli del Ministero della Guerra hanno elevato questa cifra a 6000, 7000, 10.000 e persino 11.000. Naturalmente la marina non ha possibilità di fornire un simile contingente di uomini.

2) Inoltre, l'addestramento delle truppe « da impiegarsi esclusivamente in azioni belliche » comincerà soltanto dopo il 1° marzo, quando l'esercito potrà accordare le relative agevolazioni. In pratica, dal settembre a oggi nulla è stato fatto, tranne l'adunata dei quadri di ufficiali e sottufficiali, in totale circa 800 uomini. Questi possono esser prontamente impiegati, sia per le forze di attacco della marina, sia per le forze mobili di difesa.

Da parte sua il Ministero della Guerra dispone di un numero extra di uomini addestrati e sembra disposto ad armare i cannoni di Scapa, man mano che essi vengono montati, con un ritmo di sedici al mese. Siccome desideriamo usare la base da marzo in avanti, questo è il sistema migliore per raggiungere tale scopo.

3) Se per un caso qualsiasi il Ministero della Guerra non volesse assumersi la responsabilità, dovremo richiederli le agevolazioni necessarie per addestrare le truppe a partire dal 1° febbraio e pieno aiuto per quanto riguarda i calcoli tecnici che non siamo in grado di fornire. Inoltre bisognerà prendere disposizioni per il graduale passaggio del personale. È ovvio però che la cosa migliore sarebbe se il Ministero della Guerra si assumesse il compito, e dobbiamo insistere molto perché lo faccia.

4) Io non desidero che l'Ammiragliato rivolga all'esercito troppe richieste. È probabile che si possa addivenire a una sostanziale riduzione del numero di uomini previsto, quando si metta in pratica un certo margine di tolleranza. La cifra di trenta uomini per cannone e quattordici per proiettore è considerata necessaria per mantenere in piena efficienza, con personale al completo, tutti i cannoni e i proiettori, notte e giorno, durante l'intero anno. Ma spesso la flotta uscirà in mare e allora sarà possibile accontentarsi di una sorveglianza più ristretta. Inoltre non ci si può aspettare che i cannoni debbano continuamente mantenersi in funzione per un attacco molto prolungato. Se si verificassero attacchi di questo genere, la flotta prenderebbe certo il mare. Il problema è se sia possibile limitarci a tenere in stato di immediato funzionamento un limitato numero di cannoni, concedendo agli altri un più largo tempo di preparazione.

5) È veramente necessario avere 108 proiettori antiaerei? È probabile che un attacco nemico a tale distanza si verifichi durante la notte? Sino ad ora tutti gli attacchi si sono verificati di giorno, e soltanto di giorno si può sperare di colpire il bersaglio con precisione.

6) Quando la flotta sarà pronta a usare la base di Scapa, dovremo spostare un largo numero, di preferenza la metà, dei cannoni e degli uomini addetti ai cannoni a Rosyth. Non possiamo pretendere di tenere le due basi in piena efficienza contemporaneamente. Anche questo costituisce un'economia.

7) Vorrei quindi suggerire di destinare 5000 uomini alle difese di Scapa, e di ordinare al Comandante di dare gradualmente ai cannoni la potenza massima ottenibile, mediante un accurato studio dei miglioramenti possibili nei rapporti con ciascuna batteria e postazione.

8) Dato l'alto contingente di personale presente a Scapa Flow, l'atterraggio dei paracadutisti o le incursioni di sommergibili possono considerarsi improbabili. Non c'è quindi nessuna necessità di aggiungere un battaglione ai reggimenti di artiglieria. Il Comandante dovrebbe però prendere le sue misure perché un reparto d'emergenza sia sempre pronto ad agire, qualora dovesse verificarsi qualcuna di queste modeste e improbabili eventualità.

9) Il caso è completamente diverso nei riguardi delle Shetland, dove la presenza di un battaglione extra sarebbe desiderabile, sebbene esso non debba necessariamente essere equipaggiato come quelli che si trovano sul fronte occidentale.

W. S. C.

APPENDICE F

AIUTI NAVALI ALLA TURCHIA

1° novembre 1939

Nota del Primo Lord dell'Ammiragliato

Questo pomeriggio il Primo Lord del Mare e io abbiamo ricevuto il generale Orbay, e lo abbiamo informato di quanto segue:

Nel caso che la Turchia fosse minacciata dalla Russia, il Governo di Sua Maestà sarebbe disposto, sempre che la Turchia lo richiedesse e che le circostanze fossero quelle ora contemplate, a venire in aiuto della Turchia, inviando in Mar Nero forze navali superiori a quelle sovietiche. A tale scopo è necessario imprimere un ulteriore sviluppo alle difese anti-sommergibili e antiaeree del Golfo di Smirne e del Golfo di Ismid; il che, se necessario, potrebbe ottenersi con l'invio sul luogo di ufficiali bri-

tannici competenti. Tali misure precauzionali dovrebbero attuarsi in agguato alla posa di reti anti-sommersibili nei Dardanelli e nel Bosforo.

Non avevamo intenzione di promettere aiuti né di stringere un'alleanza militare; ed è probabile che non se ne verifichi il caso. Noi speriamo in una Russia strettamente neutrale, se non addirittura amica. Ma se la Turchia si sentisse in pericolo e chiedesse l'aiuto navale britannico discuteremo nuovamente la situazione, in rapporto con la situazione nel Mediterraneo e con l'atteggiamento dell'Italia, nell'intento di giungere a un impegno formale. Può darsi che l'arrivo della flotta inglese a Smirne basti a impedire alla Russia di giungere a termini estremi, e che l'arrivo della flotta inglese nel Golfo di Ismid eviti un'azione militare all'imboccatura del Bosforo. In ogni modo le operazioni per ottenere il controllo del Mar Nero dovrebbero svolgersi da tali basi.

Il generale Orbay ha espresso la sua completa soddisfazione per quanto convenuto, pur affermando di aver compreso che non esisteva impegno effettivo. Al ritorno in patria, riferirà al suo Governo l'esito delle conversazioni, e subito verranno intrapresi i lavori di preparazione delle basi.

Non ho cercato di entrare in merito alla questione legale, in quanto senza dubbio l'aspetto giuridico perderebbe ogni valore al momento stesso in cui ci si trovasse in condizioni di stipulare una convenzione formale. Si ritiene per certo che la Turchia domanderebbe l'aiuto britannico soltanto quando dovesse trovarsi realmente in condizioni di estremo pericolo, oppure quando già fosse divenuta parte belligerante nel conflitto.

W. S. C.

APPENDICE G

L'OSCURAMENTO

20 novembre 1939

Nota del Primo Lord dell'Ammiragliato sulla questione dell'oscuramento

1) Oso suggerire ai miei colleghi che, appena cominciata la fase di declino della presente luna, il sistema di oscuramento dovrebbe esser assoggettato a notevoli modifiche. Sappiamo che un indiscriminato bombardamento dell'Inghilterra o della Francia non rientra per ora nelle intenzioni del Governo tedesco e, senza dubbio, esula anche dal suo interesse di colpire obiettivi non strettamente militari. Il bombardamento di obiettivi militari può venire effettuato meglio, anzi con tutta probabilità può venir eseguito soltanto alla luce del giorno o al chiaro di luna. Se i tedeschi dovessero mutare linea di condotta, potremmo spegnere di nuovo le luci

e lo stesso si potrebbe fare al momento in cui venisse segnalata un'incurisione. A quest'ora dovremmo già aver preso tutte le misure necessarie per oscurare completamente le strade al segnale di pre-allarme. Comunque, per quanto concerne il bombardamento della popolazione civile, è facile trovar Londra facendo il punto e regolandosi sulla carta, sia la città illuminata o no. Non occorre il "chiarore rosato" a far da guida; e se esso viene spento prima che gli apparecchi abbiano raggiunto la terra ferma, non può più servire da guida. In ogni caso questo non ha eccessiva importanza.

2) Naturalmente non occorre ritornare alla illuminazione stradale di anteguerra. Vi sono molte modifiche attuabili. Il sistema in atto nelle vie di Parigi è pratico ed efficiente. Si può vedere sino a un 500 metri di distanza. Le strade sono illuminate a sufficienza perché si possa circolare senza pericolo e, nel medesimo tempo, sono molto più buie che in tempo di pace.

3) Il prezzo che paghiamo per mantenere in vigore il metodo attuale è assai elevato. Primo: la perdita di vite umane. Secondo: come ha fatto notare il segretario di Stato all'Aeronautica, l'ostacolo alla produzione di munizioni e ai lavori portuali, anche nei porti della costa occidentale. Terzo: l'effetto deprimente e irritante che esso esercita sul morale della popolazione, la cui capacità di produzione bellica viene considerevolmente diminuita; inoltre, siccome le attuali misure sono giudicate irragionevoli, l'offesa al prestigio del Governo di Sua Maestà. Quarto: le condizioni di ansia in cui si trovano donne e ragazze nelle strade e sui treni oscurati. Quinto: il danno al commercio minuto e ai locali di divertimento.

Sin dal 1° dicembre, io proporrei di:

a) concedere alle città, ai centri minori e ai paesi un'illuminazione stradale sia pure a carattere limitato;

b) permettere un maggior impiego di luce ai treni e alle automobili, anche a costo di incorrere in un certo margine di pericolo;

c) mantenere in vigore le restrizioni sull'oscuramento delle abitazioni private a cui la popolazione si è abituata; ma abolire i provvedimenti a carattere vessatorio per le infrazioni di minore gravità (leggo nei giornali che in una certa località un uomo è stato processato per aver fumato una sigaretta con eccessivo scintillio e che in un altro luogo è stata inflitta una multa a una donna che aveva acceso la luce per soccorrere il suo bimbo colto da male);

d) accompagnare queste concessioni con un'efficace campagna propagandistica, a mezzo della radio e di volantini da consegnarsi agli automobilisti in tutte le stazioni di rifornimento, per ottenere che in caso di incursione aerea le automobili si fermino subito spegnendo i fari e ogni

altra luce venga eliminata. Si dovrebbero dare dure lezioni che servano da esempio a chi, dopo il primo urlo di sirena, lasci trapelare luce.

4) In queste condizioni si potranno affrontare i tre prossimi mesi d'inverno, pieni di nebbia e di foschia. Se la guerra dovesse divampare più aspra o se dovessimo compiere una qualsiasi azione atta a provocar rappresaglie, potremmo sempre far ritorno al metodo ora in uso.

W. S. C.

APPENDICE H

LA MINA MAGNETICA

1939-1940

Relazione sulle misure adottate per combattere la mina magnetica

Sebbene prima della guerra ci fossero note le caratteristiche generali del dispositivo magnetico d'innesco delle mine e dei siluri, i particolari della speciale mina costruita dai tedeschi non potevano essere a nostra conoscenza. Soltanto dopo averne ricuperato un esemplare a Shoeburyness, il 23 novembre 1939, abbiamo potuto applicare le nozioni derivate da precedenti studi all'immediata attuazione di misure controffensive.

Bisognava prima di tutto trovare nuovi metodi per il dragaggio delle mine; in secondo luogo occorre provvedere tutte le navi di mezzi passivi di difesa, affinché potessero percorrere le zone d'acqua non dragate, o dragate parzialmente dalle mine. Ambedue i problemi sono stati risolti, e le misure tecniche adottate nel primo periodo della guerra sono brevemente descritte nei seguenti paragrafi.

DIFESA ATTIVA - METODI DI RASTRELLAMENTO DELLE MINE - LA MINA MAGNETICA

Per dragare una mina magnetica, è necessario creare nelle sue vicinanze un campo magnetico di intensità sufficiente a mettere in azione il congegno di scatto, provocando lo scoppio quando l'ordigno si trova a sicura distanza dal dragamine. Sin dall'inizio del 1939 era stato preparato un progetto di dragamine magnetico: gli esperimenti pratici erano poi stati eseguiti per mezzo di una nave dotata di potenti elettro-magneti, capaci di provocare l'esplosione della mina prima di passarle sopra, senza fermarsi. Questo sistema aveva ottenuto qualche successo al principio del 1940, ma non era stato giudicato adatto o sufficientemente sicuro per una applicazione su larga scala.

Intanto si erano studiati diversi apparecchi di dragaggio elettrici da

rimorchiarsi a mezzo di naviglio a pescaggio limitato; e si era tentato l'impiego di vari cavi elettro-magnetici, portati da aeroplani che volavano a bassa quota; ma questo metodo comportava difficoltà di ordine pratico ed eccessivi rischi per gli apparecchi. Di tutti i metodi sperimentati, quello che venne designato come rastrellatore L. L. si dimostrò il più promettente, e ben presto ogni sforzo venne indirizzato al suo perfezionamento. Il dispositivo di dragaggio consisteva in lunghi e massicci cavi elettrici, chiamati «code», rimorchiati da una piccola nave che agiva con una o più navi simili. Mediante una potente corrente elettrica che passava attraverso queste code a intervalli accuratamente calcolati, si poteva far scoppiare le mine a sicura distanza a poppa del dragamine. Una delle difficoltà che i progettisti dovettero risolvere fu quella di render galleggianti i cavi. Il problema venne risolto dall'industria dei cavi, in un primo tempo con l'uso di un rivestimento di gomma «sorbo» e, più tardi, facendo ricorso con successo al sistema impiegato per chiudere le palle da tennis.

Nella primavera del 1940 i rastrellatori L. L. entrarono in servizio in numero sempre maggiore. Dopo di che il problema sfociò in una battaglia di ingegnosità tra i progettisti di mine e gli esperti del dragaggio. I tedeschi effettuarono frequenti modifiche alle caratteristiche delle mine, a ciascuna delle quali venne opposta una modifica del meccanismo dei rastrellatori. Sebbene talvolta il nemico ottenesse qualche successo, e per un certo periodo conservasse l'iniziativa, le contromisure finirono invariabilmente per render vani i suoi sforzi e, spesso, ci trovammo in grado di prevedere i possibili ulteriori sviluppi, preparando in anticipo le contromisure. Sino al termine della guerra, il rastrellatore L. L. rimase la più efficace misura contro la mina puramente magnetica.

LA MINA ACUSTICA

Nell'autunno del 1940 il nemico cominciò a far uso di un nuovo tipo di mina. Era il tipo "acustico", il cui congegno di scatto veniva messo in azione dal rumore delle eliche in moto nell'acqua. Già da molto tempo avevamo previsto questa invenzione, e vi eravamo preparati. La soluzione consisteva nel provvedere il dragamine di mezzi sonori atti per carattere e intensità a provocare a conveniente distanza lo scoppio della mina. Tra i dispositivi studiati, il più efficace risultò quello chiamato "Kango", un martello vibrante posto in una cassetta stagna sotto la chiglia della nave. I risultati pratici dipendevano dall'esatta frequenza delle vibrazioni, e anche questo problema poté venir rapidamente risolto soltanto dopo che si fu ottenuto un esemplare della mina. Ancora una volta la fortuna ci fu propizia: la prima mina acustica fu scoperta nell'ottobre del

1940 e in novembre, sul fondo fangoso del Canale di Bristol, ne vennero recuperate due intatte. Dopo di che le opportune contromisure furono prese con grande rapidità.

Ben presto ci si avvide che nella stessa mina venivano impiegati i due dispositivi, acustico e magnetico, il che rendeva l'ordigno sensibile ad ambedue gli stimoli. In aggiunta a ciò, i tedeschi costruirono molti dispositivi anti-dragaggio, destinati a render insensibile il congegno di scatto al primo o ai primi impulsi, oppure a mantenerlo inattivo per un certo periodo di tempo dopo che la mina era stata posata. In questo modo una zona d'acqua già dragata completamente dai nostri dragamine, forse più volte, poteva ancora essere infestata da mine che sarebbero « maturate » più tardi alla loro pericolosa attività. Nonostante tutti questi sforzi dell'ingegno germanico e la dura battuta d'arresto del gennaio 1941, quando una bomba sulla nostra stazione sperimentale sul Solent distrusse molti risultati preziosi, l'incessante battaglia degli ingegni assunse lentamente uno sviluppo a noi favorevole. La vittoria finale fu un tributo agli infaticabili sforzi di tutti coloro la cui opera era stata dedicata a questo scopo.

DIFESA PASSIVA - SMAGNETIZZAZIONE

È noto che tutte le navi costruite in acciaio contengono un magnetismo permanente o indotto. Il campo magnetico risultante può esser tanto forte da far funzionare il congegno di scatto di una mina posta sul fondo marino, e riducendo la forza di questo campo si può raggiungere una certa protezione. Sebbene non si riuscisse mai a ottenere una perfetta immunità nelle acque basse, risultò subito evidente che era possibile ottenere condizioni di relativa sicurezza. Le prove preliminari, eseguite a Portsmouth prima della fine del novembre 1939, avevano dimostrato come il magnetismo delle navi potesse venir ridotto avvolgendo orizzontalmente intorno allo scafo cavi elettrici nei quali veniva fatta passare la corrente prodotta dagli stessi impianti di bordo. L'Ammiragliato accettò subito questo criterio; in tal modo si poté offrire a ogni nave fornita di energia elettrica un certo margine di protezione e, mentre continuavano gli studi per determinare le più precise esigenze agli effetti di una miglior sicurezza, non si perse tempo per effettuare una preparazione su larga scala che dotasse la flotta di questi mezzi di difesa. Lo scopo era quello di mettere in condizione di immunità qualsiasi nave che navigasse in acque profonde oltre 18 metri, mentre i dragamine e le altre piccole unità sarebbero state sicure anche in acque assai meno profonde. Nuovi e più ampi esperimenti, eseguiti durante il mese di dicembre, dimostrarono che mediante l'impiego di questi cavi si sarebbero poste le navi in condizioni di muoversi con

relativa sicurezza in uno specchio d'acqua profondo la metà di quello che sarebbe stato indispensabile senza questa protezione. Inoltre non era necessario apportare modifiche alla struttura della nave o ricorrere a complicati meccanismi, sebbene molte navi richiedessero un impianto addizionale di produzione elettrica. Come misura d'emergenza, i cavi provvisoriamente potevano esser applicati esternamente a uno scafo in pochi giorni, ma per una attrezzatura permanente e adattata all'interno della nave bisognava attendere il primo momento favorevole. Così in prima analisi il ritardo al normale traffico della navigazione poteva essere minimo. Il procedimento venne definito "degaussing" e si creò un ufficio apposito, alle dipendenze del vice-ammiraglio Lane-Poole, per dotare tutte le navi di questo dispositivo.

I problemi di rifornimento e di amministrazione che ne derivavano erano però immensi. Le indagini rivelarono che, mentre le esigenze del "degaussing" avrebbero assorbito 500.000 metri di cavo alla settimana, le industrie del paese durante il periodo iniziale avrebbero potuto fornire soltanto un terzo di tale quantitativo. La produzione poteva essere aumentata, ma soltanto a scapito di altre importanti necessità, e il quantitativo completo avrebbe potuto venir raggiunto unicamente chiedendo forniture all'estero. Inoltre bisognava disporre in tutti i porti un servizio di tecnici, per esaminare le particolari necessità di ciascuna nave, controllare i lavori e fornire le necessarie istruzioni alle autorità locali preposte al traffico delle navi. Tutto questo si riferisce alla protezione della grande massa di navi, compresa la flotta mercantile.

L'organizzazione acquistò importanza nelle prime settimane del 1940. La difficoltà principale in quel periodo consisteva nel mantenere invariato il traffico delle navi nei porti, soprattutto nei porti della costa orientale che era la più pericolosa. Si compirono quindi tutti gli sforzi possibili per provvedere cavi provvisori e l'intera produzione di cavi elettrici adatti a tale impiego venne requisita. I produttori lavoravano giorno e notte per coprire il fabbisogno. In quei giorni più di una nave lasciò il porto inghirlandata di cavi che si prevedeva non avrebbero potuto resistere alla violenza del mare aperto, ma questa attrezzatura le metteva per lo meno in grado di attraversare la zona pericolosa prossima alla costa e si poteva in seguito rinnovarla prima del ritorno nelle zone minate.

WIPING

Oltre ai procedimenti descritti più sopra, si applicò un altro e più semplice metodo di smagnetizzazione, che ebbe il nome di "Wiping". Esso poteva esser messo in opera in uno spazio di poche ore, mediante la sistemazione attorno allo scafo di un grosso cavo, nel quale veniva immessa

una forte corrente fornita da impianti sistemati sulla costa. Non occorre-
vano cavi permanenti, ma il procedimento doveva venir rinnovato a in-
tervalli di pochi mesi. Questo metodo, pur non essendo efficace nei riguardi
delle grosse navi, era applicabile a tutti i guardacoste che navigavano nella
zona pericolosissima lungo le coste e, di conseguenza, alleggeriva la ri-
chiesta di cavi, permettendo un immenso risparmio di tempo, materiale e
lavoro. Il suo valore si rivelò in particolar modo durante l'evacuazione
di Dunkerque, quando tante unità di limitato tonnellaggio e generalmente
non adibite a percorsi in mare aperto dovettero operare in acque di scarso
fondale sulle coste della Manica.

15 marzo 1940

Smagnetizzazione delle navi mercantili

Memorandum del Primo Lord dell'Ammiragliato

I miei colleghi si renderanno certamente conto di come il procedimento
migliore per controbattere la mina magnetica sia la smagnetizzazione o
“degaussing” delle navi: ciò offre condizioni di immunità nelle acque
di fondale superiore ai 18 metri.

Il numero di navi mercantili che trafficarono nei porti del Regno Unito
e richiesero la “smagnetizzazione” è di circa 4300.

Il lavoro di smagnetizzazione ebbe inizio alla metà di gennaio e per il
9 marzo si erano attrezzate 321 navi da guerra e 312 navi mercantili. Alla
stessa data erano in via di completamento circa 290 navi mercantili, oltre
a 219 navi da guerra.

La produzione di cavi che, sino a ora, ha costituito il fattore limite al
ritmo dell'equipaggiamento, va rapidamente aumentando, e in futuro il
progresso dei lavori sarà probabilmente subordinato alla capacità lavorativa
degli arsenali.

Se fosse possibile affidare parte di tali lavori a cantieri stranieri, si ot-
terrebbe un grande vantaggio. Il numero di navi neutrali impegnate nel
traffico commerciale con il nostro paese è di circa 700. Gli equipaggi neu-
trali e, in particolar modo, gli equipaggi delle navi norvegesi, cominciano
a sentirsi a disagio in considerazione del pericolo di urtare contro qualche
mina nella rotta verso i nostri porti. L'importanza che ha per noi la sicu-
rezza di questo naviglio e la fiducia dei suoi equipaggi è un'ottima ra-
gione per indurci a rivelare ai paesi neutrali le informazioni tecniche loro
necessarie al fine di smagnetizzare le navi che trafficano con il nostro paese.

Per altro, nel calcolare i vantaggi che una eventuale smagnetizzazione
del nostro naviglio in porti stranieri e un'applicazione del sistema a navi
neutrali potrebbero apportarci, bisognerà tener conto anche di tutti gli

svantaggi inerenti alla perdita della segretezza. Il nemico, qualora venisse informato delle misure che stiamo prendendo, potrebbe: *a)* aumentare la sensibilità delle mine; *b)* impiegare mine di polarità opposta nello stesso campo. Tutelando la segretezza, si potranno evitare reazioni di questo genere da parte dei tedeschi. Ma i particolari inerenti all'attrezzatura in questione dovranno venir comunicati a tutte le nostre ditte specializzate nelle riparazioni delle navi. E quando le informazioni vengono diffuse in un campo tanto vasto, si può prevedere quasi con certezza che esse perverranno presto a conoscenza del nemico.

Inoltre *a)* e *b)* apporterebbero al nemico questi svantaggi:

a) l'aumento di sensibilità delle mine renderebbe più facile il dragaggio e ridurrebbe il pericolo per le navi non smagnetizzate, facendo sì che l'esplosione avvenga in un punto più prossimo alla prua o addirittura davanti alle navi; *c)*

b) l'inversione della polarità riuscirebbe efficace soltanto nei riguardi di certe navi che non è possibile smagnetizzare completamente e richiederebbe una modifica alla sensibilità della mina.

La situazione qui sopra esposta ha subito modifiche con l'arrivo a New York della *Queen Elizabeth* e la susseguente pubblicità che la stampa ha dato all'argomento. Ora il nemico conosce la natura delle misure difensive da noi adottate e, conoscendo anche il meccanismo delle mine di cui fa uso, non avrà difficoltà a dedurne il funzionamento dei nostri dispositivi per la smagnetizzazione. Bisogna quindi prevedere che esso metterà in atto tutte le possibili contromisure. Le notizie propalate dalla stampa hanno avuto per effetto anche un aumento delle richieste di informazioni da parte dei neutrali: insistere nel rifiutarle significherebbe entrare in aperto conflitto con la nostra generale linea di condotta, che è intesa a incoraggiare il traffico mercantile tra paesi neutrali e il nostro paese.

I miei consiglieri, quindi, ritengono che, cessando di considerare la questione come soggetta a norme di esclusiva segretezza, non perderanno nessun importante vantaggio.

Di conseguenza l'Ammiragliato suggerisce:

1) di usare gli arsenali di nazioni neutrali, qualora se ne presenti la necessità, per aumentare le risorse del paese agli effetti della smagnetizzazione del naviglio mercantile britannico;

2) di fornire alle nazioni neutrali le informazioni sui nostri metodi di smagnetizzazione, quando e qualora ciò risulti necessario, al fine di permettere a dette nazioni di smagnetizzare le loro navi destinate al traffico con il nostro paese.

W. S. C.

APPENDICE I

ESTRATTO DAL GIORNALE DI GUERRA DELL' "U. 47"

28 novembre 1939

28. 11. 39 (ora tedesca)

12.45 Pos. $60^{\circ} 25' N.$
 $01^{\circ} E.$

12.49 Vento NNW. 10-9.

Mare 8

Nuvoloso

13.34 $60^{\circ} 24' N.$
 $01^{\circ} 17' E.$ Alberi in vista - rilevamento 120° (vero).Riconosco un incrociatore della classe *London*.

Distanza 8 hm.

Presunta velocità dell'incrociatore: 8 nodi.
Lanciato siluro dal tubo n. 3. Dopo un minuto e 26 secondi si ode un'esplosione. È visibile il danno causato dal colpo dietro il fumaiolo. Il ponte superiore è contorto. L'installazione del tubo di lancio a dritta è contorta verso poppa sul fianco della nave. L'aeroplano si trova sulla estremità posteriore. L'incrociatore sembra avere un'inclinazione di 5° a dritta, mentre scompare in un piovasco.

14.03

Emersione. Procediamo all'inseguimento.

14.20

Incrociatore nuovamente in vista. Rilevamento 090° .

Mi immergo per avvicinarlo, ma scompare in un altro piovasco.

14.51

Emergo e perlustro la zona senza risultato.

Il giorno seguente, 29 novembre 1939, l'ammiraglio Doenitz annotava nel suo diario di guerra: "In seguito al rapporto che l'U. 47 aveva silurato un incrociatore, la propaganda ha diffuso la notizia di un affondamento. Secondo il punto di vista militare, queste imprecisioni e esagerazioni sono assolutamente indesiderabili".

APPENDICE J

"CULTIVATOR N. 6"

Nota dell'autore

Durante quei mesi di sospensione e di stasi dedicai grande studio e concentrarai le mie energie sulla possibilità di sviluppo di un'idea che rite-

nevo potesse riuscire utile agli effetti della grande battaglia imminente. Per tutelare il segreto, questa idea venne a tutta prima chiamata "Coniglio Bianco n. 6" e più tardi "Cultivator n. 6". Era un sistema per permettere alle nostre truppe di sorpassare le linee nemiche senza riportare perdite eccessive o, comunque, superiori allo stretto necessario. Ritenevo fosse possibile costruire una macchina capace di scavare un solco abbastanza profondo da permettere alla fanteria e, in un secondo tempo, ai carri d'assalto, di avanzare in condizioni di relativa sicurezza attraverso la "terra di nessuno" e i reticolati, e di attaccare, in condizioni di parità e con forze superiori, il nemico fermo sulle sue posizioni. Era indispensabile che la macchina procedesse a tale velocità da poter superare la distanza tra le due linee del fronte durante le ore di oscurità. Speravo si potesse ottenere una velocità di tre o quattro miglia orarie, ma anche mezzo miglio sarebbe stato sufficiente. Applicando questo sistema a un fronte di trenta o quaranta chilometri, sul quale sarebbe bastato impiegare duecento o trecento di questi aratri da trincea, all'alba si sarebbe avuta una schiacciante forza di fanteria, stabilita sopra o dentro le difese germaniche, con alle spalle centinaia di linee di comunicazione, lungo le quali avrebbero potuto affluire rifornimenti e rinforzi. In tal modo sarebbe stata possibile penetrare nelle linee nemiche di sorpresa e con esigue perdite. Il procedimento poteva essere ripetuto all'infinito.

Venticinque anni prima, quando feci costruire il primo carro armato, mi ero rivolto a Tennyson d'Eyncourt, capo delle Costruzioni navali, per risolvere il problema. Nel novembre sottomisi la questione a Sir Stanley Goodall, che ora si trovava a capo dell'importantissimo ufficio; e uno dei suoi più abili assistenti, Hopkins, fu incaricato di eseguire gli esperimenti, con un fondo di 100.000 sterline. In sei settimane furono pronti i progetti e un modello-tipo, a opera dei signori Ruston-Bucyrus di Lincoln. Questa macchina, che non superava i novanta centimetri di lunghezza, suggestiva nelle sue minuscole proporzioni, diede ottima prova nelle cantine dell'Ammiragliato, sopra uno strato di sabbia. Dopo essermi assicurato l'effettivo appoggio del capo di Stato Maggiore imperiale, generale Ironside, e di altri esperti militari britannici, invitai il Primo Ministro con diversi colleghi ad assistere a una dimostrazione pratica. Più tardi portai la macchina in Francia, ove la sottoposi al generale Gamelin e, in seguito, al generale Georges; ambedue dimostrarono approvazione e interesse. Il 6 dicembre mi venne assicurato che duecento di queste macchine sarebbero state pronte per il marzo 1941, in virtù di ordini immediati che concedessero alla costruzione una precedenza assoluta. Nel medesimo tempo si suggerì che una macchina più grande avrebbe potuto scavare trincee abbastanza ampie per permettere l'avanzata dei carri armati.

Il 7 febbraio 1940 il Gabinetto e il Tesoro approvarono la costruzione di 200 piccole macchine tipo "fanteria" e 40 macchine più grandi, tipo "ufficiali". Il progetto era tanto originale che bisognò costruire esemplari di prova delle parti principali. In aprile si verificò un inconveniente. Sino allora avevamo fatto calcolo su un solo tipo di motore, il Merlin-Marine, ma ad un certo momento il Ministero dell'Aeronautica richiese di poterne disporre, e noi fummo costretti ad adottare un altro motore più grosso e pesante. Nella sua forma definitiva la macchina pesava oltre cento tonnellate, era lunga quasi venticinque metri e alta due metri e mezzo circa. Questa mole gigantesca poteva scavare nel suolo un solco profondo un metro e mezzo e largo due metri e venti, con una velocità di mezzo miglio orario, smuovendo ottomila tonnellate di terra. Nel marzo 1940 tutto il procedimento di costruzione venne affidato a uno speciale ufficio del Ministero dei Rifornimenti. Le trecentocinquanta ditte che avevano provveduto alla fabbricazione delle singole parti o al loro montaggio conservarono il più assoluto segreto. Si fece l'analisi geologica del terreno nel nord della Francia e nel Belgio, e si trovarono molte zone ove la macchina avrebbe potuto essere impiegata nel corso di una grande offensiva.

Ma tutta questa fatica, questo sforzo di persuasione necessario in ogni momento e fase della preparazione, per indurre tanta gente ad assecondare la iniziativa, fu inutile. La guerra assunse un aspetto diverso, abbattendosi ben presto su di noi come una valanga che tutto annienta sul proprio cammino. Come si vedrà in seguito, non esitai a metter da parte tutti i piani elaborati e a rinunciare alle risorse che essi offrivano. Soltanto pochi esemplari furono portati a termine e vennero conservati per qualche speciale problema tattico o per l'eliminazione di particolari ostacoli anticarro. Nel maggio 1943 soltanto il modello-tipo, quattro macchine piccole e cinque grandi erano ultimati o in via di completamento. Dopo aver veduto lavorare con straordinaria efficienza il modello-tipo di proporzioni normali annotai: "Sospendere la lavorazione delle quattro tipo 'ufficiale', ma tenere in perfetto ordine le quattro tipo 'fanteria'. Può venire il loro momento". Queste superstiti vennero conservate in deposito sino all'estate del 1945, quando, sfondata la "Linea Sigfrido" con diverso metodo, esse furono tutte demolite, tranne una. Questa è la storia del "Cultivator n. 6". Io ne sono responsabile, ma senza rimorsi.

APPENDICE K

NAVIGLIO MERCANTILE BRITANNICO AFFONDATO IN SEGUITO AD AZIONE NEMICA DURANTE I PRIMI OTTO MESI DI GUERRA

(Il numero delle navi appare tra parentesi)

	Anno 1939				Anno 1940				TOTALE (lordo)
	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	
Sommergibili .	135.552 (26)	74.130 (14)	18.151 (5)	33.091 (6)	6.549 (2)	67.840 (9)	15.531 (9)	14.605 (3)	365.449 (68)
Mine	11.437 (2)	3.170 (2)	35.640 (13)	47.079 (12)	61.943 (11)	35.971 (9)	16.747 (8)	13.106 (6)	225.093 (63)
Mezzi di superficie	5.051 (1)	27.412 (5)	706 (1)	21.964 (3)	—	—	—	5.207 (1)	60.340 (11)
Attacco aereo .	—	—	—	487 (1)	23.296 (9)	—	5.439 (1)	—	29.222 (11)
Altre cause e sconosciute . .	—	—	2.676 (3)	875 (1)	10.081 (2)	6.561 (3)	1.585 (1)	41.920 (9)*	63.698 (19)
TOTALE (lordo) .	152.040 (29)	104.712 (21)	57.173 (22)	103.496 (23)	101.869 (24)	110.372 (21)	39.302 (19)	74.838 (19)	743.802 (172)

* Tutte queste navi furono colate a picco o catturate in porti norvegesi.

APPENDICE L

OPERAZIONE "ROYAL MARINE"

*Appunti del Primo Lord dell'Ammiragliato**4 marzo 1940*

1) Sarà possibile dare inizio all'operazione in qualsiasi momento dopo il 12 marzo, previo un avviso di 24 ore. Per quell'epoca saranno disponibili, secondo il piano predisposto, 2000 mine fluviali del tipo navale, comprendenti tre diversi modelli. In seguito si provvederà un rifornimento minimo di mille mine la settimana. Il distaccamento di marinai britannici si trova già sul luogo e il materiale è pronto. Tutti gli accordi per le azioni locali sono stati presi con i francesi, attraverso il generale Gamelin e l'ammiraglio Darlan. Si ritiene che queste mine eserciteranno la loro influenza sul fiume sino a centosettanta chilometri a valle di Karlsruhe. È sempre rischioso mantenere uomini e materiali speciali in una località tanto prossima (6-9 chilometri) alle linee nemiche, sia pure entro la Linea Maginot. Secondo i rapporti ricevuti, in questo mese il fiume è in condizioni normalissime. Probabilmente in aprile risulterà ingrossato dallo scioglimento delle nevi, il che richiederà un allungamento del cavo delle mine; può darsi inoltre che l'apporto degli affluenti risulti temporaneamente nullo e può anche avvenire il contrario.

2) L'aviazione non sarà pronta altro che quando la luna sarà di nuovo favorevole, e cioè a metà aprile. Di conseguenza, a meno che intervengano fattori tali da costringerci ad agire, sembrerebbe opportuno aspettare quel periodo, in modo da poter seminare le mine simultaneamente lungo il fiume, disturbando tutte le località di attracco dei natanti. Alla metà di aprile l'aviazione dovrebbe avere a propria disposizione un buon rifornimento di mine, che potranno venir posate durante ogni notte di luna, nella zona tra Bingen e Coblenza. Tutte le mine diventeranno innocue prima di raggiungere la frontiera olandese. Si spera di aver pronti per la fine di aprile i rifornimenti di mine speciali da impiegarsi nei canali senza corrente, e per la luna di maggio dovrebbero essere disponibili le mine da impiegarsi alle foci dei fiumi che affluiscono nella baia di Heligoland.

3) In tal modo questa importante azione di posa delle mine potrebbe venir effettuata secondo il seguente programma:

Giorno 1. Emanazione di un proclama nel quale sia descritto il genere degli attacchi praticati dai tedeschi contro le nostre coste, il nostro naviglio e la foce dei nostri fiumi e sia dichiarato che, di conseguenza, d'ora in avanti

(sin che tali attacchi continueranno) il Reno è considerato zona vietata e minata; e sia dato un preavviso di ventiquattro ore ai civili e ai neutrali affinché cessino di attraversarlo e di usare le sue acque come via di comunicazione.

Giorno 2. Dopo il calar della notte si lancerà il maggior numero possibile di mine, di ambedue i tipi, continuando l'azione in questo senso ogni notte. A questo punto il rifornimento dovrebbe esser tale da permettere l'impiego completo di tutti i mezzi per la posa delle mine.

Giorno 28. Iniziare la posa delle mine nei canali senza corrente e alle foci dei fiumi, continuando a insistere nel procedimento sino a quando il nemico desisterà dagli attacchi cui ci assoggetta, oppure sin che si verificheranno fatti nuovi.

4) Le necessarie decisioni da prendersi sono

a) L'impiego di questo mezzo bellico è giustificato e opportuno nelle attuali circostanze?

b) Considerando che in questo caso si dovrà rinunciare al fattore sorpresa, è conveniente emanare un preavviso? Comunque, la sorpresa non costituisce un fattore essenziale, in quanto più che uno scopo di distruzione noi perseguiamo lo scopo di impedire il traffico sul fiume e sui corsi d'acqua interni.

c) Dobbiamo aspettare che l'aviazione sia pronta a entrare in azione, oppure iniziare l'operazione navale non appena sia possibile, dopo il 12 marzo?

d) Vi saranno rappresaglie, e quali, da parte nemica, considerato che in Francia e in Gran Bretagna non esiste un elemento naturale ed economico da paragonare al Reno, eccetto gli approdi sulle coste, che già sono disturbati?

5) Sarebbe opportuno che il Quinto Lord del Mare, cui è affidata l'esecuzione di questa operazione, si recasse a Parigi giovedì per prendere gli accordi finali e accertarsi delle reazioni del Governo francese. A giudicare dall'atteggiamento di Daladier, del generale Gamelin e dell'ammiraglio Darlan, tali reazioni dovrebbero essere assolutamente favorevoli.

W. S. C.

APPENDICE M

PERDITE NAVALI DURANTE LA CAMPAGNA DI NORVEGIA
PERDITE GERMANICHE*Aprile - Giugno 1940*

NAVI AFFONDATE

<i>Nome</i>	<i>Tipo</i>	<i>Causa</i>
<i>Blücher</i> . . .	Incrociatore 8 pollici	Silurato e cannoneggiato dalle difese costiere norvegesi. Oslo, 9 aprile.
<i>Karlsruhe</i> . . .	Incrociatore leggero	Silurato dal sommergibile <i>Truant</i> nel Kattegat, il 9 aprile.
<i>Koenigsberg</i> . . .	Incrociatore leggero	Bombe (aeronautica marittima). Bergen, 10 aprile.
<i>Brummer</i> . . .	Nave scuola cannon.	Silurato nel Kattegat da un sommergibile, 15 aprile.
<i>Wilhelm Heidkamp</i>	Cacciatorpediniere	Silurato. Primo attacco a Narvik, 10 aprile.
<i>Anton Schmitt</i> .	»	Silurato. Primo attacco a Narvik, 10 aprile.
<i>Hans Ludemann</i> .	»	Distrutti con siluri e cannonate durante il secondo attacco a Narvik, il 13 aprile
<i>Georg Thiele</i> . .	»	(cinque di queste navi avevano già subito danni nel primo attacco del 10 aprile).
<i>Bernd von Arnim</i> .	»	
<i>Wolf Zenker</i> . .	»	
<i>Erich Geise</i> . .	»	
<i>Erich Koellner</i> . .	»	
<i>Hermann Kunne</i> .	»	
<i>Dieter von Roeder</i> .	»	
Numeri: 44, 64, 49, 1, 50, 54, 22, 13	Sommergibili	Varie. 3 al largo della Norvegia. 5 nel Mare del Nord.
<i>Albatross</i> . . .	Torpediniera	Naufragata. Oslo, 9 aprile.

A questa lista vanno aggiunti tre dragamine, due imbarcazioni da perlustrazione, undici trasporti e quattro navi ausiliarie, affondate.

NAVI DANNEGGIATE

Nome	Tipo	Causa
<i>Gneisenau</i> . . .	Incrociatore da battaglia	Azione contro il <i>Renown</i> , 9 aprile. Silurata dal somm. <i>Clyde</i> , il 20 giugno.
<i>Scharnhorst</i> . . .	Incrociatore da battaglia	Silurato dall' <i>Acasta</i> l'8 giugno.
<i>Hipper</i> . . .	Incrociatore 8 pollici .	Azione contro il <i>Glowworm</i> , 8 giugno.
<i>Lützow</i> . . .	Corazzata tascabile . .	Batterie costiere. Oslo, 9 aprile. Silurata dal sommergibile <i>Spearfish</i> , Kattegat, 11 aprile.
<i>Emden</i> . . .	Incrociatore leggero .	Batterie costiere. Oslo, 9 aprile.
<i>Bremse</i> . . .	Nave scuola cannonieri	Batterie costiere. Bergen, 9 aprile.

A questa lista vanno aggiunti due trasporti danneggiati e uno catturato.

NAVI MESSE FUORI COMBATTIMENTO PER L'INTERO PERIODO

Nome	Tipo	Causa
<i>Scheer</i>	Corazzata tascabile . .	Danni all'apparato motore.
<i>Leipzig</i> . . .	Incrociatore leggero .	Danni per siluramento.

NAVIGLIO TEDESCO DISPONIBILE ALLA DATA DEL 30 GIUGNO 1940

Tipo	Effettiva disponibilità	Osservazioni
Incrociatori da battaglia . .	Nessuno	<i>Scharnhorst</i> e <i>Gneisenau</i> danneggiati.
Corazzate tascab.	Nessuna	<i>Scheer</i> in riparazione. <i>Lützow</i> danneggiata.
Incrociatore da 8 pollici	<i>Hipper</i>	
Incrociatori leggeri	<i>Köln</i> , <i>Nürnberg</i> . .	<i>Leipzig</i> e <i>Emden</i> danneggiati.
Cacciatorpediniere	<i>Schoemann</i> , <i>Lody</i> , <i>Ibn</i> , <i>Galster</i>	Sei altre in riparazione.
Torpediniere . .	Diciannove	Sei altre in riparazione. Otto nuove in via di completamento.

Oltre alle suddette unità erano disponibili per le difese costiere le vecchie corazzate *Schlesien* e *Schleswig-Holstein*.

GUERRA IN SORDINA
PERDITE ALLEATE
NAVI AFFONDATE

335

Nome	Tipo	Causa
<i>Glorious</i>	Portaerei	Cannonata, 9 giugno.
<i>Effingham</i>	Incrociatore	Naufragato, 17 maggio.
<i>Curlew</i>	Incrociatore antiaereo	Bombardato, 26 maggio.
<i>Bittern</i>	Sloop	Bombardato, 30 aprile.
<i>Glowworm</i>	Caccia	Cannoneggiato, 8 aprile.
<i>Gurkha</i>	»	Bombardato, 9 aprile.
<i>Hardy</i>	»	Cannoneggiato, 10 aprile.
<i>Hunter</i>	»	Cannoneggiato, 10 aprile.
<i>Afridi</i>	»	Bombardato, 3 maggio.
<i>Acasta</i>	»	Cannoneggiato, 8 giugno.
<i>Ardent</i>	»	Cannoneggiato, 8 giugno.
<i>Bison</i> (francese) . .	»	Bombardato, 3 maggio.
<i>Grom</i> (polacco) . .	»	Bombardato, 4 maggio.
<i>Thistle</i>	Sommergibile	Sommergibile, 14 aprile.
<i>Tarpon</i>	»	Ignota, 22 aprile.
<i>Sterlet</i>	»	Ignota, 27 aprile.
<i>Seal</i>	»	Mine, 5 maggio.
<i>Doris</i> (francese) . .	»	Sommergibile, 14 maggio.
<i>Orzel</i> (polacco) . .	»	Ignota, 6 giugno.

Oltre a queste perdite bisogna elencare l'affondamento di undici battelli ausiliari, due trasporti per truppe vuoti e due navi-rifornimento.

NAVI DANNEGGIATE
(Esclusi i danni di minor entità)

Nome	Tipo	Causa
<i>Penelope</i>	Incrociatore	Incagliato, 11 aprile.
<i>Suffolk</i>	»	Bombardato, 17 aprile.
<i>Aurora</i>	»	Bombardato, 7 maggio.
<i>Curacoa</i>	Incrociatore antiaereo	Bombardato, 24 aprile.
<i>Cairo</i>	»	Bombardato, 28 maggio.
<i>Emile Bertin</i> (franc.)	Incrociatore	Bombardato, 19 aprile.
<i>Pelican</i>	Sloop	Bombardato, 22 aprile.
<i>Black Swan</i>	»	Bombardato, 28 aprile.
<i>Hotspur</i>	Cacciatorpediniere . .	Cannoneggiato, 10 aprile.
<i>Eclipse</i>	»	Bombardato, 11 aprile.
<i>Punjabi</i>	»	Cannoneggiato, 13 aprile.
<i>Cossack</i>	»	Incagliato, 13 aprile.
<i>Eskimo</i>	»	Silurato, 13 aprile.
<i>Highlander</i>	»	Incagliato, 13 aprile.
<i>Maori</i>	»	Bombardato, 2 maggio.
<i>Somali</i>	»	Bombardato, 15 maggio.

PARTE SECONDA

PROMEMORIA DEL PRIMO LORD DELL'AMMIRAGLIATO

SETTEMBRE 1939

4 settembre 1939

Il Primo Lord al Segretario e a tutte le Direz. gener.

Per evitare confusioni, in tutti i comunicati e documenti ufficiali i sommergibili germanici dovranno esser indicati con il nome "U-boats".

6 settembre 1939

Il Primo Lord al C. S. I. e al Segretario

1) Questo diario è eccellente e i suoi principi sono approvati. Ma durante la prima fase (diciamo, durante il settembre), quando le perdite potranno esser forti, sarà opportuno dimostrare che stiamo eliminando gli U-boats. Il criterio del silenzio dovrà venir adottato più tardi. Il bollettino quotidiano, preparato dal comandante MacNamara, dovrebbe venir mostrato al Primo Lord, se possibile, nel corso della prima settimana; ma nel caso che questi non fosse reperibile, il bollettino dovrà ugualmente essere emanato senza ritardi. È della massima importanza che i comunicati dell'Ammiragliato mantengano la fama di veridicità di cui sono circondati, e il loro tono non risulti falsato. Quello di oggi è ottimo sotto ogni rispetto.

2) Durante le sedute del Parlamento, quando se ne presenti l'occasione, sia buono o cattivo il suo movente, il Primo Lord della Segreteria parlamentare dovrà presentare alla Camera una relazione in risposta alle domande confidenziali che potranno essergli rivolte.

3) Questa relazione dovrebbe venir stesa di concerto con la Segreteria del Parlamento, che fornisce consigli al Primo Lord in materia di questioni parlamentari. Gli episodi sensazionali o di grande importanza saranno sottoposti alla particolare attenzione del Primo Lord, oppure del Primo Lord del Mare.

3) Lord Stanhope, quale leader della Camera dei Lords, dovrà sempre venir informato della sostanza di qualsiasi relazione fatta alla Camera dei Comuni, sull'andamento della guerra navale.

Inoltre il Primo Lord desidera che la sua Segreteria privata tenga Lord Stanhope informato, durante il corso delle prime settimane, degli affari che possono interessarlo. Egli non deve rimaner all'oscuro degli avvenimenti che riguardano l'Ammiragliato, col quale è sempre stato così intimamente collegato.

6 settembre 1939

Il Primo Lord al C. S. I. (segreto)

Quale è la situazione sulla costa occidentale dell'Irlanda? Vi sono indizi che gli U-boats si appoggino agli ancoraggi (meno frequentati) irlandesi? Sembrerebbe opportuno affrontare una certa spesa, per creare un corpo fidato di agenti irlandesi, con il compito di mantenere la più severa vigilanza. Si è già provveduto? Prego riferirmi in proposito.

6 settembre 1939

Il Primo Lord al S. C. S. M.

Prego inviarmi un rapporto sul progresso dei lavori di sbarramento a Dover, e ripeterlo settimanalmente.

Il Primo Lord al Tesoriere

6 settembre 1939

1) Quali provvedimenti abbiamo presi per sopperire alle perdite di tonnellaggio con l'allestimento di vecchio naviglio mercantile? Quante sono e dove si trovano queste vecchie navi? Prego darmene elenco, con il preciso tonnellaggio. Riparazioni e adattamenti dovranno aver luogo negli arsenali e i fondali saranno ripuliti per evitare dolorose perdite di tempo.

2) Gradirei ricevere proposte per l'acquisto di tonnellaggio neutrale nella massima misura possibile.

6 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare, al Tesoriere e altri

1) È alquanto prematuro approvare la costruzione dei nuovi incrociatori che non potrebbero esser ultimati prima di due anni, anche lavorando secondo il ritmo di guerra. La questione verrà risolta entro i prossimi tre mesi. Dato che ora siamo liberi dalle restrizioni del Trattato, quando dovessimo costruire nuovi incrociatori, potremo costruirli di un nuovo tipo, capaci di opporsi con successo ai cinque incrociatori tedeschi da 8 pollici, ora in via di allestimento.

2) Domandate al C. C. N. di farmi avere, con suo comodo, un progetto per incrociatori di 14.000 e 15.000 tonnellate, armati di cannoni da 9,2 pollici con una corazza resistente ai proiettili da 8 pollici, con un vasto raggio d'azione e velocità superiore a quella di qualsiasi germanico ora esistente: *Deutschland* o incrociatore da 8 pollici. Prima di impostare queste navi occorrerebbe assicurarsi il benessere degli Stati Uniti.

3) Il rimanente del programma è approvato, poiché esso si basa esclusivamente sulla caccia agli U-boats, e dovrebbe venir completato entro l'anno in corso. Vi prego di farmi pervenire un preventivo delle consegne.

4) Sarò ben felice di discutere con i competenti uffici le questioni generali inerenti a tale programma.

Il Primo Lord al Primo Ministro

7 settembre 1939

Sembra indispensabile abituare la popolazione civile a spegnere completamente le luci nelle abitazioni private, e sino ad ora i procedimenti impiegati hanno seguito questo sistema. Ma i grandi impianti elettrici, alimentati da due o tre centrali, rientrano in una categoria differente.

Mentre si mette in vigore l'oscuramento delle abitazioni private, perché non si dispone che tutte le sorgenti di luce, controllabili, restino in funzione sin quando giunga un allarme? Poi quando le sirene suonino, tutto il vasto sistema di illuminazione dovrebbe venir immediatamente spento. Ciò aumenterebbe il valore dell'allarme aereo, e quando le sirene dessero il "cessato pericolo" le luci potrebbero riaccendersi, annunciando a tutti la fine dell'allarme. Si eliminerebbero così gravissimi inconvenienti, l'effetto deprimente dell'oscurità inutile; e poiché vi sono almeno dieci minuti dall'allarme all'incursione, si avrebbe tutto il tempo di procedere al completo oscuramento.

Se non avete nulla in contrario, gradirei divulgare quanto sopra tra i nostri colleghi.

DATE DI COMPLETAMENTO DELLE COSTRUZIONI NAVALI: TABELLE ESPLICATIVE PREPARATE DAL TESORIERE

9 settembre 1939

Il Primo Lord al Tesoriere

In tempo di pace il naviglio viene impostato di anno in anno per conservare la potenza della marina, in mezzo alle difficoltà politiche. In tempo di guerra le costruzioni devono esser ispirate a un ben determinato obiettivo strategico. Se consideriamo le marine, effettive e potenziali, di cui dispongono Germania e Italia, vediamo con chiarezza quali sono le navi con cui abbiamo da combattere. Fatemi quindi avere un prospetto comparativo delle flotte effettive di queste due potenze e un programma fino al 1941, per quanto ci consti. *Per quanto riguarda la minaccia subacquea che si presume dovrà intensificarsi verso la fine del 1940, il tipo di caccia da costruirsi deve tendere a realizzare numero e celerità di costruzione, piuttosto*

sto che dimensioni e potenza. Occorrerebbe disegnare caccia costruibili in meno di un anno, e in tal caso iniziare la impostazione di almeno 50 unità. Mi rendo conto della necessità di mantenere una proporzione tra i capi flottiglia e i grandi cacciatorpediniere oceanici, ma l'arrivo nella nostra flotta dei cinquanta caccia di tipo medio di emergenza che sto considerando lascerebbe libere molte unità più importanti per il servizio oceanico e per il combattimento.

Fatemi avere il quadro completo dei nostri cacciatorpediniere esistenti a parte dalle cifre esposte in questo specchio. Sin che non mi sarò reso conto della esatta disponibilità dei cacciatorpediniere, non potrò prendere in considerazione il naviglio di scorta ecc.

11 settembre 1939

Il Primo Lord al Tesoriere, al C. C. N. e altri

Prima della nostra riunione, fissata per le 9.30 di martedì 12 settembre, si potranno prendere in esame le seguenti idee:

1) Sospendere per un anno tutto il lavoro sulle corazzate che non possono entrare in servizio prima della fine del 1941. Questa decisione potrà venir riesaminata ogni sei mesi. Concentrare invece tutti gli sforzi produttivi sulla *King George V*, la *Prince of Wales*, la *Duke of York* e la *Jellicoe*, qualora fosse possibile ultimarla entro il 1941: in caso contrario sospendere.

2) Tutte le portaerei debbono venir portate avanti, secondo il programma di lavoro accelerato.

3) Intensificare l'opera per quanto concerne le Didos che possono venir consegnate prima della fine del 1941. Mediante un'energica azione amministrativa dovrebbe esser possibile portare a termine il programma nei limiti fissati, cioè di 10 navi. Niente nuove impostazioni di Didos, sin che il problema non sia stato risolto.

4) *Fiji*. No, per favore! Bisogna abbandonare il sistema di disperdere nei mari questi incrociatori deboli i quali non possono né combattere né gareggiare in velocità con gli incrociatori germanici da 10.000 tonnellate e cannoni da 8 pollici, che ben presto saranno in numero di cinque. Il concetto di due *Fiji* che combattono contro un incrociatore armato di cannoni da 8 pollici non avrà mai applicazione pratica. L'esperienza dimostra che un gruppo di navi debole non può combattere contro una sola nave di grande potenza. (Vedi la fuga del *Goeben* attraverso il canale d'Otranto, in Adriatico, agosto 1914) (1).

(1) La classe *Fiji* era armata di cannoni da 6 pollici. Nondimeno gli incrociatori *Ajax* e *Achilles* da 6 pollici combatterono valorosamente e vittoriosamente contro la *Graf von Spee* che era armata di cannoni da 11 pollici.

5) Ho provato un vero smarrimento nel vedere come alla fine del 1940, e cioè a sedici mesi di distanza dall'inizio della guerra, avremo disponibili soltanto 10 cacciatorpediniere nuovi, dei quali soltanto 7 nel corso di quest'anno, e c'è un abisso di nove mesi prima che vengano consegnati gli altri sei. Il fatto che si siano trattenuti i sei caccia brasiliani, che saranno pronti entro il 1940, mitiga la gravità della situazione. Andiamo avanti con questi meglio che possiamo. Le navi che noi ora chiamiamo "destroyers" si sono allontanate di molto dal compito originale di "cacciatorpediniere" in risposta alle flottiglie francesi "mosquito", dell'ultimo decennio dell'800. Sono piccoli incrociatori non corazzati, e richiedono un contributo di spese di costruzione e di equipaggio assai superiore alla loro capacità di resistenza al fuoco. Nondimeno, sia in combattimento, sia nell'affrontare i marosi dell'oceano possono esercitare una parte di immensa importanza.

6) Naviglio rapido di scorta: vengo ora a conoscenza che si tratta di caccia di 1000 tonnellate. L'intera produzione di questo tipo dovrebbe venir spinta al massimo.

7) Abbiamo anche il tipo baleniere, ma è da 940 tonnellate, che sono molte quando se ne devono costruire in gran quantità. Non so se i nostri dollari ci permetteranno di ordinarne 40 negli Stati Uniti. Sarebbe preferibile aumentarne il numero con un tipo di progetto inglese.

8) Desidererei che un comitato di (diciamo) tre ufficiali di marina, pratici delle flottiglie, tenesse subito una seduta, insieme con due tecnici, per risolvere i seguenti problemi:

Costruzione di un'unità antisommergibile e antiaerea che possa essere costruita entro dodici mesi, nei più piccoli arsenali del paese. Di queste unità, se il progetto viene approvato, se ne costruirebbero 100. Bisogna attenersi alla massima semplicità per quanto riguarda armamento ed equipaggiamento, e tener sempre presente le necessità inerenti a una produzione in massa. Queste unità avrebbero il compito di lasciar liberi i caccia e il naviglio veloce da scorta per l'impiego in un più vasto campo d'azione, assumendosi la sorveglianza dei mari interni, del Canale, degli approdi occidentali, del Mediterraneo e del Mar Rosso contro gli attacchi subacquei.

Le caratteristiche che indico hanno il solo scopo di esser lette e corrette dal comitato:

500 a 600 tonnellate.

16 a 18 nodi di velocità.

2 cannoni di circa 4 pollici, secondo le disponibilità dell'artiglieria, preferibilmente, si capisce, a tiro rapido.

Bombe di profondità.

Niente siluri e un raggio d'azione assai limitato.

Queste navi dovranno aver il nome di *Cheap and Nasty*. "Cheap" (a buon prezzo per noi) "Nasty" (antipatiche) nei riguardi dei sommergibili. Poiché esse vengono impostate in vista di uno speciale compito, non esiste dubbio che risulteranno di scarsa utilità per la marina, una volta che tale compito sia esaurito; ma facciamo in modo che esse lo adempiano.

9) Il programma concernente i sommergibili è approvato, in quanto ad essi compete ancora un importantissimo lavoro.

Vi sarò molto grato se vorrete rendermi noto il vostro punto di vista al riguardo, punto per punto, domani sera.

18 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare, al Tesoriere e altri

Siccome di solito è impossibile usare il sistema dell'aereo catapultato in mare aperto, ma nondimeno sarebbe di grande utilità nei pressi dei promontori del continente sud-americano, si presenta il dilemma se non sia possibile predisporre l'atterraggio su apposito terreno, o in canali interni, o anche su tratti di spiaggia deserti, ove gli aeroplani catapultati dalle nostre portaerei nelle acque vicine potrebbero discendere, invocando, nel caso venissero scoperti, il diritto di asilo. In seguito, quando risultasse più comodo, un incrociatore potrebbe raccogliarli. Può darsi che ciò sia già stato fatto.

20 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Mentre desidero che sia al più presto rinforzato il sistema difensivo contraereo di Scapa Flow, il che costituisce una questione di estrema urgenza, ritengo che l'impiego di 80 cannoni da 3,7 pollici sorpassi di molto la reale necessità del momento, quando si tengano presenti anche le diverse difficoltà cui dobbiamo far fronte. È inoltre eccessivo mantenere 3 reggimenti di artiglieria contraerea (per un totale di 6200 uomini) a Scapa Flow, durante l'intera guerra. Scapa non è più la base della grande flotta, ma soltanto la base di tre o quattro importanti unità, le quali potranno servirsi anche di altri porti. La distanza dalla Germania, 430 miglia, è considerevole. Dobbiamo fare attenzione di non sciupare le nostre forze in un indebito eccesso di difesa passiva.

Approvo quindi l'aggiunta di 16 cannoni da 3,7 pollici, a cui si dovrà provvedere con la massima urgenza, ma che ritengo dovrebbe esser affidata all'Ammiragliato, per evitare lunghi differimenti, e un soprappiù di lavoro al Consiglio del Ministero della Guerra.

I secondi 20 impianti debbono essere considerati in rapporto alle necessità di Malta, come le fabbriche di aeroplani in Inghilterra. Questo è un criterio applicabile anche nei riguardi della produzione su vasta scala di cannoni da 3,7 pollici, per un totale di 44, la cui destinazione potrà venir considerata soltanto in relazione ai futuri bisogni di guerra.

I cannoni leggeri dell'antiaerea sembrano un sovrappiù se si considera il pesante fuoco dei cannoni contraerei della flotta. I proiettori e i palloni sono necessarissimi, e altrettanto si può dire delle due squadriglie di aeroplani da combattimento. E non abbiamo forse bisogno di una stazione R. D. F. più potente? E non necessitiamo di una stazione R. D. F. supplementare in terraferma?

In questo caso è indispensabile tener presente la necessità di migliorare la situazione, piuttosto che fare vasti progetti per il 1940.

Favorite inviarmi proposte ridotte, con i preventivi del tempo e del denaro necessari, senza per questo ritardare la messa in opera delle prime installazioni.

Favoritemi pure un rapporto sulla difesa antiaerea di Malta e di Chatham.

21 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Mi è stato molto gradito vedere oggi la portaerei *Argus* nel bacino di Portsmouth. Le imbarcazioni delle navi sono state inviate al Comando in capo della Home Fleet, ma senza dubbio sarà possibile rimpiazzarle, provvedendo intanto a installare a bordo diversi cannoni. Ci è stato detto che aeroplani moderni per spiccare il volo necessitano di un ponte più vasto. In tal caso non sarebbe opportuno costruire aeroplani che possano adattarsi alla nave, visto che questi possono venir costruiti molto più in fretta che le portaerei? Dovremmo mettere in servizio l'*Argus* al più presto possibile, tenendo presente che sono disponibili i superstiti del *Courageous*. Prego considerare i provvedimenti "ad hoc". Mi dicono che lo scafo di questa nave è robustissimo, ma se ciò non corrispondesse a verità si potrebbe o puntellare le paratie o rinforzarla in qualche altro modo (1).

21 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Il S. C. S. M. e io siamo molto interessati alla cosiddetta rete "Aetæon" antisiluro, che appassiona tanto i componenti la *Vernon*. L'impiego di questa rete cominciò verso la fine dell'ultima guerra. Si tratta di una spe-

(1) L'*Argus* entrò in servizio e fu utilissima per l'addestramento di piloti della aviazione di marina nel Mediterraneo.

cie di sottana o gonnella che funziona soltanto quando la nave è in moto. Quelli della *Vernon* affermano che una nave può, indossandola, procedere a 18 nodi. Si faranno esperimenti con la *Laconia*. La rete è formata di filo metallico sottile a larga maglia. Sarebbe utile costruirla in grande quantità molto rapidamente. Ritengo opportuno far presente l'importanza e l'urgenza di tale questione. La rete dovrebbe venir applicata ai mercantili, ai piroscafi di linea, e anche, anzi soprattutto, alle navi da guerra che compiono missioni isolate senza la protezione dei cacciatorpediniere. Non si potrebbe formare entro la settimana un comitato per sviluppare questo concetto, che ha già riscosso il più vivo interesse da parte delle massime autorità navali, e per studiarne l'attuazione pratica nel campo della nostra immediata produzione bellica? Qualora risultasse possibile, bisognerebbe provvedere a una applicazione vastissima (1).

21 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

I comandanti in capo dei porti britannici e i funzionari addetti a località di minore importanza dovrebbero tener presente la necessità di impiegare tutti i cannoni in grado di effettuare tiro antiaereo sulle navi disponibili, sia nel porto sia negli arsenali, nel caso di incursioni aeree. L'azione combinata di queste bocche da fuoco dovrebbe venir predisposta in anticipo. Se necessario, i cannoni a tiro rapido nei bacini di carenaggio dovrebbero venir forniti di personale preso dai depositi, con speciali installazioni per fornire l'energia elettrica, anche quando la nave sia in riparazione per gravi avarie. Dovrebbero esservi molti sistemi per ottenere che un maggior volume di fuoco riesca ad aver la meglio di un aeroplano attaccante. Il periodo di luna piena che avrà inizio tra breve deve essere considerato come un momento che richiederà eccezionale sorveglianza. Favorite esaminare se non sia opportuno impartire esortazioni di carattere generale.

23 settembre 1939

Il Primo Lord all'ammiraglio Somerville e al Tesoriere

Vogliate fornirmi, con cortese urgenza, il progetto di installazioni R.D.F. sulle regie navi, un elenco dei provvedimenti presi sino a oggi e un prospetto delle installazioni future, con le date precise. D'ora in avanti vogliate fornirmi un resoconto mensile dei progressi. Il primo resoconto mensile sia in data 1° novembre p. v.

(1) Si incontrarono molte difficoltà pratiche a questo proposito. I primi esperimenti diedero esito negativo e fu soltanto alla fine del 1942 che si giunse a un risultato soddisfacente. In seguito, lo si applicò a oltre 750 navi con vario successo. Si ritiene che almeno dieci navi siano state salvate mediante questo dispositivo.

24 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Accade sovente che cacciatorpediniere e naviglio minore entrino in collisione a causa delle difficili condizioni presenti. Bisogna badare a non smorzare l'entusiasmo degli ufficiali delle flottiglie dando eccessiva importanza a incidenti sporadici. Si dovrà incoraggiarli a fare libero uso delle loro navi, secondo le necessità inerenti alla guerra, e non a temere di esser considerati colpevoli o rei di scarsa capacità professionale, quando nonostante la loro migliore volontà si verifichi qualche incidente. Sono certo che tutto questo è già nelle vostre intenzioni, ma desidero che l'Ammiragliato vi insista ulteriormente. Non dovrebbe esistere una norma speciale che richieda l'istituzione di una corte marziale in caso di danni. Il dicastero provvederà caso per caso, soltanto quando la negligenza o la crassa ignoranza risultino evidenti. Gli errori nei riguardi del nemico (p. e. il combattimento) debbono venir considerati con indulgenza, anche nel caso che abbiano spiacevoli conseguenze.

24 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare, S. C. S. M. e C. S. I. (Per norma generale) (Riservatissimo)

1) Dulanty è senza dubbio nostro amico. Nel 1917-1918 è stato mio dipendente al Ministero delle Munizioni, ma non ha grande influenza nell'Irlanda meridionale (il cosiddetto Eire). Esercita un'azione pacificatrice, rappresentando qualsiasi gesto irlandese nella luce più favorevole. La popolazione dell'Irlanda del sud è per tre quarti dalla nostra parte, ma la minoranza è implacabilmente ostile, e la sua azione può spingersi tanto lontano che De Valera non osa prendere il minimo provvedimento capace di urtarne la suscettibilità. Tutte queste chiacchiere sulla divisione, e sull'amarezza, che sarebbe sanata mediante la riunione del nord al sud, non hanno alcuna importanza. L'unione non è possibile per il momento, e non possiamo abbandonare alla loro sorte i lealisti dell'Irlanda del nord. Vogliate considerare queste osservazioni come le basi su cui dovranno procedere le trattative dell'Ammiragliato con l'Irlanda meridionale.

2) Sembra evidente, o per lo meno assai probabile, che i soggetti ostili contro cui De Valera non osa prender misure, aiutino gli U-boats tedeschi nei porti dell'Irlanda occidentale. E a noi è vietato di far uso di Berehaven ecc. Se la campagna subacquea dovesse farsi più pericolosa, dovremmo imporre all'Irlanda meridionale una sorveglianza delle coste e l'uso di Berehaven ecc. Ma se tale campagna divenisse più debole grazie alla nostra controffensiva e alle misure protettive, il Gabinetto sarebbe alieno dal ri-

correre alle severe misure che potrebbero provocare serie reazioni. Pare perciò che l'attuale situazione debba continuare per il momento. Ma l'Ammiragliato non dovrebbe mai desistere dal formulare attraverso tutti i suoi portavoce lamentele e proteste per questo stato di cose, e di quando in quando esporrò tali lagnanze al Gabinetto. Non dobbiamo a nessun costo mostrarci acquiescenti e tanto meno soddisfatti dell'odioso trattamento che ci viene riservato.

29 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al S. C. S. M.

Sebbene non si voglia interferire nella libertà d'azione del Comando in capo della Home Fleet, ritengo sarebbe bene faceste presente il pericolo di attacchi aerei cui si espone il naviglio pesante inviato nel Mare del Nord, senza che le navi da guerra tedesche vengano indotte a uscire dai loro porti. Sebbene nella ultima azione non si siano avuti incidenti, sarebbero state facilmente possibili perdite sproporzionate all'obiettivo strategico. Molti miei colleghi di Gabinetto mi hanno espresso questa opinione.

Il primo scontro tra la flotta e l'aviazione si è svolto molto bene, e si sono ottenuti risultati ragguardevoli, ma non abbiamo intenzione di far correre alle nostre navi importanti rischi superflui, sin quando la loro contraerea non abbia raggiunto la potenza necessaria per controbattere apparecchi che volino a una velocità di 250 miglia orarie (1).

30 settembre 1939

Il Primo Lord alla Segreteria

La relazione che voi fornite in merito ai vari e mal collegati uffici statistici suggerisce la necessità di un'organizzazione centrale che riunisca tutte le statistiche concernenti l'Ammiragliato e me le presenti in forma semplice e progressiva, mediante un grafico.

Desidero sapere ogni settimana tutto ciò che abbiamo fatto, il numero di persone che impieghiamo, i progressi delle costruzioni navali, la situazione della produzione di munizioni che ci interessano, le condizioni del tonnello mercantile, e le relative perdite. Il tutto dovrebbe venir compilato in un registro come lo teneva per me Sir Walter Layton quando era capo del mio ufficio statistica al Ministero delle Munizioni, nel

(1) Ci si riferisce qui a un incidente avvenuto il 26 settembre, quando la Home Fleet fu attaccata da aerei nel Mare del Nord senza riportare danni. Fu in questa occasione che l'*Ark Royal* richiamò su di sé attenzione particolare. I tedeschi affermarono di averla affondata, e il pilota che lo aveva assicurato ricevette una decorazione. Per settimane, la radio tedesca continuò a ripetere ogni giorno la domanda: «Dove si trova l'*Ark Royal*?».

1917-18. Ogni settimana mi veniva consegnato questo registro, che passava in rassegna i progressi ottenuti, e insieme attirava l'attenzione sugli eventuali ritardi. In un'ora o due avevo la possibilità di considerare il quadro nel suo complesso, poiché sapevo con precisione dove cercare i dati che mi interessavano e come.

In qual modo credete opportuno soddisfare a questo mio desiderio?

OTTOBRE 1939

9 ottobre 1939

Il Primo Lord alla Segreteria

La Sezione Statistica del Primo Lord dovrebbe esser composta dal professor Lindemann, che se ne incaricherebbe oltre alle sue normali attività scientifiche, da un segretario pratico dell'Ammiragliato, da un esperto di statistica e da un dattilografo di fiducia, che sia possibilmente anche contabile.

I compiti di questa sezione sono:

1) Presentare al Primo Lord uno specchietto settimanale dell'avanzamento nelle nuove costruzioni, indicando i ritardi rispetto alle date fissate da contratto, pur senza indagarne le cause, il che sarà mansione del Primo Lord.

2) Presentare una situazione di tutte le navi mercantili britanniche o controllate dai britannici, indicando le perdite dovute alle varie cause e le nuove costruzioni o acquisti:

- a) durante la settimana;
- b) dall'inizio della guerra.

Oltre a ciò tracciare un preventivo delle nuove consegne.

3) Elencare il consumo settimanale e il consumo dall'inizio della guerra di munizioni, siluri, combustibili, ecc. insieme con le nuove consegne, vale a dire settimanali e dall'inizio della guerra. Elencare inoltre i dati inerenti alle consegne mensili o settimanali e i preventivi.

4) Tenere una continua e completa situazione dell'armata aerea, includendo non solo gli apparecchi, ma anche i piloti, i cannoni e gli equipaggiamenti di ogni genere, e segnalare le eventuali deficienze.

5) Presentare un rapporto mensile delle perdite di personale di ogni categoria.

6) Registrare tutte le indagini e qualsiasi documento particolare che si riferisca al numero e alla potenza dei mezzi, provveduti dal Primo Lord.

7) Compiere particolari ricerche, esaminando i documenti di Gabinetto inerenti al Primo Lord, e i documenti di tutti gli altri dipartimenti aventi carattere statistico, come è stato richiesto dal Primo Lord.

Appena si sia provveduto a sistemare il personale, secondo le direttive del professor Lindemann che dovrebbe inoltre dare il suo parere in merito ai sette punti di cui sopra, sarà dato a ogni reparto un promemoria in modo che possano fornire alla sezione statistica (che si chiamerà S.) gli opportuni resoconti e gli aiuti necessari quando vengano richiesti.

Rifornimenti aerei

16 ottobre 1939

Questo interessantissimo documento è incoraggiante, ma non contempla la questione riguardo alla quale il Gabinetto di guerra aveva richiesto informazioni: cioè, la disparità che corre tra la consegna mensile di apparecchi nuovi e il numero di squadriglie componenti la forza aerea di prima linea della R.A.F. Nel 1937 ci era stato detto che per l'aprile 1939 avremmo avuto pronti 1750 apparecchi di prima linea, modernamente equipaggiati (vedi discorsi di Sir Thomas Inskip). Però la Camera dei Comuni si dichiarò soddisfatta dell'affermazione che questi risultati erano stati raggiunti al 1° aprile 1939. Ci venne assicurato inoltre che le nostre riserve erano assai superiori alle riserve germaniche. Al momento attuale, noi abbiamo soltanto 1500 apparecchi di prima linea, con riserve pronte all'impiego. All'atto della mobilitazione, le 125 squadriglie del 1° aprile 1939 si ridussero a 96. Occorre sapere quante nuove squadriglie potranno venir allestite durante i mesi di novembre, dicembre, gennaio e febbraio. È difficile afferrare il motivo per cui la produzione di macchine belliche che ha superato da maggio in poi la media di 700 mensili, e che oggi è in continuo aumento, ci abbia consentito di aggiungere alle nostre forze di prima linea soltanto un pugno di squadriglie, formando così un complesso assai inferiore a quello previsto nell'aprile di quest'anno. Con una produzione tanto abbondante e piloti tanto numerosi, sarebbe stato lecito supporre che avremmo potuto aumentare con un contingente variabile da 10 a 15 squadriglie ogni mese le nostre forze di prima linea, e non abbiamo ricevuto nessuna spiegazione in merito al mancato avverarsi di tale aumento. Dieci squadriglie di 16 velivoli ciascuna, con una riserva del 100 per 100, ammonterebbero soltanto a 320 apparecchi mensili, cioè a molto meno di metà della consegna delle fabbriche. Il Gabinetto dovrebbe venir informato delle cause di questa limitazione, con la massima esattezza. Mancano forse strumenti, ufficiali superiori, piloti o cannoni o dispositivi di qualsiasi genere? Dovremmo conoscere senza indugio le cause limitatrici

che impediscono alla poderosa produzione delle nostre fabbriche di tramutarsi in forza combattente organizzata in squadriglie di prima linea. Può darsi non esista rimedio possibile, ma comunque è necessario esaminare senza indugio la questione. Non è la produzione a soffrire di ristagno, ma la formazione di unità combattenti con le riserve predisposte secondo la misura stabilita.

16 ottobre 1939

Al D. S. R., al Tesoriere e alla Segreteria

1) Ringrazio il direttore delle Ricerche Scientifiche per il suo interessante memoriale (sull'ufficio ricerche dell'Ammiragliato) e convergo interamente sul criterio che il primo passo sia l'indicazione precisa delle necessità segnalate dalle forze armate combattenti. Quando tali necessità siano espresse in termini e cifre precisi, gli esperti tecnici riescono quasi sempre a trovare l'adatta soluzione. Le forze armate debbono essere incoraggiate a riferire ciò che ostacola il loro lavoro, in ogni ramo d'attività. Per esempio: un soldato che avanza nella terra di nessuno viene colpito da un proiettile che gli paralizza i mezzi di locomozione. È inutile dire a lui o al soldato che lo segue di dimostrarsi coraggioso, in quanto questa condizione è già da considerarsi attuata. È chiaro però che, se il soldato fosse stato protetto da una piastra d'acciaio o qualcosa di simile, i suoi mezzi di locomozione non avrebbero subito alterazioni. Il problema quindi verte sulla possibilità di proteggere il soldato. Ne consegue che, se lo scudo di acciaio è disagiata da trasportarsi, bisognerà dare allo scudo stesso il mezzo di procedere automaticamente. E come? Ecco il carro armato. Questo naturalmente è un esempio semplice.

2) Nella vostra lista di Sezioni e Direz. gen. si è data scarsa importanza al compito delle ricerche fisiche in quanto ogni attività pare concentrata sullo sviluppo e l'attuazione dei progetti. Sono lieto quindi di apprendere che il laboratorio Clarendon verrà utilizzato in questo impiego, e mi occuperò ancora della questione nel corso della giornata.

18 ottobre 1939

Il Primo Lord al Tesoriere e altri

Requisizione di pescerecci ausiliari

Ho domandato al Ministero dell'Agricoltura di far intervenire Mr. Ernest Bevin e la sua deputazione alla seduta che avrà luogo all'Ammiragliato domani alle 4,15, dopo che avranno discusso la questione fra loro. Fate in modo che ne venga loro dato avviso mediante una lettera ufficiale

d'invito indirizzata al Ministero dell'Agricoltura. Presiederò io alla riunione.

Nel frattempo l'S.C.S.M. Agg., il C.M.M. e il Tesoriere o il vice-tesoriere dovrebbero, insieme con il Segretario finanziario, riunirsi stasera per elaborare un progetto il cui obiettivo è *l'utmost fish*, sempre avuto riguardo alle necessità navali. La perdita immediata risultante dalle requisizioni dovrebbe esser suddivisa tra i diversi porti, e il fatto che un porto abbia costruito la migliore qualità di battelli ausiliari non deve far sì che le sue perdite siano maggiori. Intanto si dovrebbe costruire nel minor tempo possibile un tipo di battello ausiliario adatto all'impiego prefisso, concedendo tutte le necessarie agevolazioni in bacino. Appena questi ausiliari siano pronti, potranno venir destinati ai diversi porti oppure ai porti che hanno subito maggiori requisizioni, in modo da compensare le sottrazioni effettuate dopo un impiego temporaneo: spetta alle autorità locali decidere in merito. È importantissimo mantenere in vigore il commercio della pesca, e dobbiamo combattere per conservare questa sorgente di alimentazione tanto quanto combattiamo contro i sommergibili tedeschi (1).

19 ottobre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al S.C.S.M.

(Riservatissimo)

La situazione in Turchia è divenuta più grave. Se la Turchia ci chiedesse di inviare nel Mar Nero una flotta abbastanza potente per prevenire una pressione militare da parte della Russia nel Bosforo o in altra parte della Turchia settentrionale, e il Gabinetto fosse convinto che questo basterebbe o a trattenere la Russia dall'entrare in guerra o, in caso vi fosse già entrata, a impedirle di attaccare la Turchia, saremmo in grado di disporre di queste forze? Qual è la potenza della flotta russa nel Mar Nero, e che cosa occorrerebbe per farle fronte? Può darsi che in questa zona bastino pochi sommergibili inglesi, con qualche caccia e un paio di incrociatori, tutti con base in un porto turco, per offrire ottime condizioni di sicurezza? Comunque, questa possibilità dovrebbe venir presa in esame con tutti i suoi rilievi militari dallo Stato Maggiore della Marina, insieme con il sistema per trovare la forza necessaria e mantenerla in attività.

È chiaro che, se la Russia ci dichiara guerra, dobbiamo essere in grado di controllare il Mar Nero.

(1) Durante tutta la guerra una speciale sezione della Divisione mercantile si è occupata delle necessità inerenti ai battelli da pesca che lavoravano sulle nostre coste.

23 ottobre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al Tesoriere

Prima di addentrarmi maggiormente nella vostra relazione sullo sbarramento del Mar del Nord, vorrei sapere qual è la quantità di esplosivo occorrente e in qual modo essa possa venir fornita senza ostacolare i rifornimenti dell'esercito. Forse il Tesoriere potrebbe discutere oggi stesso la questione con Mr. Burgin o con il direttore del Dipartimento chimico. Non conosco gli ostacoli in questo campo. Sento dire che forse scarseggerà il toluene. Presumo che la produzione necessaria per effettuare lo sbarramento oltrepasserà di molto le disponibilità dell'Ammiragliato in fatto di cordite e delle fabbriche di esplosivi. Riterrei opportuno che il Tesoriere assumesse le informazioni non ufficialmente sia dall'Ammiragliato sia dal Ministero dei Rifornimenti, in modo di poterne discutere nuovamente al nostro ritorno (1).

23 ottobre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Gradirei che discuteste stamane con i capi di Stato Maggiore il problema di un'incursione o invasione, considerata la dislocazione della flotta e la durata dell'oscurità notturna. Durante l'ultima guerra mi sono spesso opposto a che si considerasse possibile una simile eventualità, ma ora le circostanze sono assai diverse. Naturalmente non sono a conoscenza delle misure militari, ma mi sembra che dovrebbe esistere un certo numero di colonne mobili o forze organizzate capaci di spostarsi con grande rapidità, in caso di uno sbarco. Naturalmente, può darsi che l'aeronautica sia in grado di assumersi piena responsabilità al riguardo.

27 ottobre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al S. C. S. M.

Prego voler prendere in esame questa nota, che ho scritta con l'intento di mostrarla ai miei colleghi di Gabinetto.

Non è certo nel nostro interesse di opporci alle pretese russe sulle basi nel Mar Baltico. Tali basi sono necessarie soltanto contro la Germania e il fatto solo di prenderle può creare un acuto antagonismo tra Germania e Russia. Dovremmo far presente ai finnici che per loro la questione di vitale interesse consiste nel salvare il paese dalla conquista russa, e che a tali effetti l'occupazione russa delle basi nel Golfo di Finlandia o nel Golfo

(1) Vedi capitolo VII.

di Botnia non riveste un particolare interesse. A parte quanto concerne la Germania, la potenza navale russa nel Baltico non potrà mai rappresentare un pericolo per noi. La Germania costituisce l'unico nemico e il pericolo vitale. In realtà esiste un'identità di interessi tra Gran Bretagna e Russia, nel negare alla Germania il controllo della più vasta parte possibile del Baltico. È naturale che la Russia necessiti di basi, le quali impedirebbero un'offensiva germanica contro le province baltiche o contro Pietrogrado. Se il ragionamento su esposto è giusto, dovremmo mettere i russi al corrente del nostro punto di vista, tentando di persuadere i finnici a concedere quanto vien loro richiesto e la Russia a ritenersi soddisfatta del possesso di punti strategici.

29 ottobre 1939

Il Primo Lord al S. C. S. M. e alla Segreteria

Organizzate un deposito di armi in un punto adatto dei sotterranei, e consegnate a ogni ufficiale e funzionario abile addetto all'Ammiragliato un fucile, una baionetta e le munizioni. Cinquanta fucili sarebbero sufficienti. Questo ordine dev'essere eseguito entro 48 ore.

29 ottobre 1939

Il Primo Lord al generale Smuts

(Personale e riservata)

Il monitor *Erebus* è pronto a salpare per Capetown. Come vi è noto non abbiamo mai considerato necessari per la difesa di Capetown i cannoni da 15 pollici ma, per compiacere Pirow e in vista del suo timore di un attacco giapponese, abbiamo acconsentito a inviare l'*Erebus* sin quando le difese non siano modernizzate. Ci rendiamo conto che le opere difensive di Capetown rimarranno deboli, ma i tedeschi non hanno corazzate e i loro due unici incrociatori da battaglia, lo *Sebnhorst* e il *Gneisenau*, non sono in grado di spingersi tanto lontano da raggiungere le acque sud-africane; e in caso lo facessero, non è probabile che arrischino di esporsi al fuoco, sia pur debole, lontano da un arsenale ospitale. Se essi dovessero uscire, intraprenderemmo un'azione in grande stile, dando loro la caccia sino a raggiungerli con le nostre più potenti unità. Mi sembra quindi assai improbabile che voi possiate aver bisogno di questa nave. D'altra parte essa sarebbe assai più utile se venisse impiegata sui fondali bassi della costa belga, specie nel caso che l'Olanda fosse attaccata. Fisher e io la costruiamo proprio per questo fine, nel 1914. La questione è quindi soprattutto politica. Piuttosto che mettervi in imbarazzo, faremo a meno dell'*Erebus*. Ma se voi poteste restituircela sia a guisa di riprestito, sia di trasferimento,

l'Ammiragliato vi sarà gratissimo e, naturalmente, penseremo a rimborsare l'Unione (1).

Con i migliori auguri.

NOVEMBRE 1939

4 novembre 1939

Il Primo Lord alla Segreteria

I francesi hanno creato in campagna una completa succursale del Ministero della Marina e vi si sono già trasferiti. La nostra linea di condotta è di restare a Londra sin che ciò sia possibile, ma ne consegue che bisognerà fare ogni sforzo per dare un'effettiva efficienza alla nostra installazione ausiliaria.

Vi prego di farmi sapere quali sono le sue condizioni e se sarebbe agevole spostarci con un preavviso brevissimo, senza interrompere i contatti. Gli impianti telefonici, ecc. sono efficienti? I cavi sotterranei sono stati approntati? E sono collegati con altre centrali, o devono dipendere dalla centrale londinese? In tal caso, si incorrerebbe in un serio pericolo.

9 novembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Sono profondamente preoccupato per il ristagno sia dell'esportazione sia della importazione, conseguente alla nostra lotta durante le prime dieci settimane di guerra. Qualora non si dovesse riuscire a contenerlo entro un massimo diciamo del venti per cento nei confronti del traffico normale, ne deriverà un razionamento molto gravoso. Le lamentele che ci pervengono da tutti i Ministeri civili sono gravi. Non riusciremo a rivelarci pari al nostro compito, se ci limiteremo ad affrontare ritardi invece che affondamenti. Ammetto francamente di non aver mai considerato questo particolare secondo il suo giusto valore, ma in questa guerra bisogna acquistare nuove nozioni di giorno in giorno. Dobbiamo diminuire l'impiego dei convogli (pur continuando a decantarlo per mezzo della stampa) specialmente sulle rotte esterne. Bisognerà compiere un elaborato esame delle restrizioni che ora ci sono imposte e dell'inerente prolungamento dei viaggi, accettando una più alta possibilità di rischio. Ciò è agevole, ora che abbiamo tante navi armate di cannoni, le quali potranno navigare in convogli composti di un minor numero di navi. Anche nelle tra-

(1) Il generale Smuts rispose che, naturalmente, si sarebbe attenuto ai nostri desideri.

versate dell'Atlantico, potremo, sino a un certo limite, attenerci al medesimo criterio. Se riuscissimo ad attuarlo mediante l'impiego d'un forte numero di caccia, che mantenesse liberi gli accessi occidentali invece di indicare le rotte sulle quali debbono navigare i convogli, avremmo maggior libertà d'azione. Questo non rappresenta un capovolgimento o una contraddizione della linea di condotta adottata in precedenza, poichè essa era assolutamente necessaria all'inizio. È invece uno sviluppo e un perfezionamento di questa linea di condotta, tale da assicurarci la vittoria finale.

9 novembre 1939

Il Primo Lord al S.C.S.M.

Mi sembra che si dovrebbero dare a S. Elena e ad Ascension condizioni di effettiva sicurezza contro un eventuale sbarco di forze nemiche da, poniamo l'ipotesi, una nave tipo *Deutschland*. Faremmo proprio la figura degli sciocchi, se li trovassimo in possesso dei due cannoni da 6 pollici, con una nave di riserva in porto. Non credo che la guarnigione locale sia abbastanza forte.

15 novembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Vi prego di rendermi noti i particolari riguardanti il primo convoglio canadese che è stato progettato. Quante navi e quali, che numero di uomini per ogni nave, a quale velocità navigherebbe il convoglio, le scorte dovrebbero esser composte di antisommergibili e antiaerei o di caccia? Il luogo di riunione e la data di partenza dovrebbero venir comunicati verbalmente.

16 novembre 1939

Il Primo Lord alla Segreteria e al S.C.S.M. Agg.

Vi siete assicurati che la presa d'aria nei sotterranei dell'Ammiragliato sia sicura? Vi sono prese d'aria ausiliarie, da usarsi in caso questa dovesse essere danneggiata dalle bombe? Che cosa accadrebbe se si verificasse un incendio nel cortile?

Sembra che non soltanto nel cortile, ma in alcuni dei locali sotterranei, siano abbandonati mucchi di rottami, legname e altri materiali infiammabili. Tutto il materiale combustibile non necessario dev'esser rimosso immediatamente.

20 novembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Nella guerra antisommergibili nulla è più importante dell'azione di una flottiglia indipendente che possa operare come una divisione di cavalleria

nelle acque degli approdi e che, senza preoccuparsi dei sommergibili o del traffico, perlustri sistematicamente vaste zone su un ampio fronte. In tal modo si renderebbero impraticabili agli U-boats queste zone, e molti altri vantaggi deriverebbero da un simile provvedimento (1).

22 novembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Quando si verifica una improvvisa condizione di emergenza, come la scoperta di questa mina magnetica, è naturale che siano necessari l'intervento e la collaborazione di tutti coloro che posseggono esperienza e cognizioni al riguardo. Ma non siete del parere che occorra creare una sezione speciale, diretta dal più abile esperto che si possa trovare, alle dipendenze dirette dello Stato Maggiore e del Dicastero? Un ufficio di tal genere richiede diverse suddivisioni; per esempio, si dovrebbe impiegare un gruppo di tecnici alla raccolta ed esame di tutte le documentazioni su queste mine, dalla loro prima comparsa sulla costa occidentale, alle indagini presso i superstiti, ecc., in modo che tutto venga raccolto e messo a fuoco.

Un secondo reparto dovrebbe occuparsi del lato sperimentale, e la *Vernon* potrebbe farne parte. Mi dicono che l'ammiraglio Lyster sta facendo qualcosa al riguardo, con un suo speciale piano, ma io sono del parere che debba imporsi un criterio generale.

Il terzo reparto deve interessarsi alla produzione e alla raccolta del diverso materiale destinato ai differenti progetti: il quarto, cui compete un compito puramente attivo, è già esistente.

Non si ritiene necessario che questa organizzazione sia permanente, o che tutti coloro in essa impiegati debbano lavorarvi secondo un orario completo. Al contrario, dovrebbe costituire una parte dei loro doveri giornalieri, e la direzione sarebbe competenza delle alte sfere.

Vi prego di prendere in considerazione questa proposta e di compilare un progetto nel quale venga definita ogni cosa.

23 novembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

1) Approvo la nomina dell'ammiraglio Wake-Walker alla direzione del gruppo che deve combattere la mina magnetica. Ma è indispensabile affidargli un compito preciso e precise istruzioni. 1) Raccoglierà tutte le indicazioni al riguardo. 2) Stabilirà e farà eseguire tutti gli esperimenti, fissando l'ordine di messa in opera. 3) Farà proposte per le necessarie

(1) Ciò non divenne possibile che in periodo assai avanzato della guerra.

forniture di materiale. 4) Consiglierà lo Stato Maggiore navale circa gli aspetti strategici della questione, fermo restando il principio che tali operazioni procederanno di ora in ora, sotto il controllo dello Stato Maggiore navale e del comandante in capo, Nore. In tutte le questioni di precedenza, egli si atterrà alle decisioni del Ministero.

2) Mostratemi uno specchietto dei diversi compiti che vengono attribuiti alle varie sezioni e precisate che gli ufficiali dei vari servizi tecnici dell'Ammiragliato saranno a disposizione dell'ammiraglio Wake-Walker saltuariamente, secondo le necessità. Senza dubbio, nel preparare questo progetto, vi consulterete con lui.

3) È essenziale che l'ammiraglio Drax partecipi a questo sin dall'inizio, mettendosi inoltre in contatto con il comandante in capo, Nore: in modo di ottenere una piena conoscenza della situazione e la possibilità di una partecipazione attiva, sin dal 1° dicembre (1).

27 novembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

1) Dobbiamo chiarire la situazione per quanto riguarda le spedizioni di minerale di ferro svedese alla Germania. Sono stati formulati dubbi se sia davvero importante riuscire a impedire queste spedizioni. Io sono informato da M. di E. W. che nulla potrebbe esser più catastrofico per la Germania, non soltanto nei riguardi della sua produzione bellica ma anche della sua stessa vita, che fermare per sei mesi questa importazione.

2) Lo Stato Maggiore navale mi ha suggerito verbalmente l'idea che, appena il porto di Lulea sia gelato, dovremmo violare la neutralità norvegese, sbarcando un contingente di truppe, o fors'anche facendo stazionare una nave nelle acque territoriali di Narvik. Sono contrario a tutte e due queste proposte.

3) Vi invito a prendere in esame e fare le opportune osservazioni in merito alla proposta di posare un campo minato che blocchi le acque territoriali della Norvegia e alcune zone deserte della costa, fino al punto in direzione nord che si riterrà conveniente. Se i norvegesi sono disposti a provvedere da soli, tanto meglio. Si sono formulati dubbi sulla nostra possibilità di sorvegliare le acque minate o di fermare le navi cariche di minerale di ferro che navigassero all'esterno di esse. Ma questi dubbi non hanno alcun fondamento. Il solo fatto di aver creato il campo minato e di sorvegliare la zona impedirebbe alle navi nemiche cariche di ferro

(1) Vedi capitolo VII e Appendice H, ove si tratta della mina magnetica.

di transitarvi e al Comando in capo della Home Fleet non incomberebbe certo un compito troppo gravoso. Comunque fatemi conoscere il vostro punto di vista definitivo in merito.

4) Bisogna tener presente che, oltre al materiale di ferro, le acque territoriali norvegesi servono di via di trasporto a molte merci di grande valore per la Germania. Il C. S. I. mi ha mostrato una relazione da cui risulta che durante il mese di novembre dalla Norvegia sono già partite 5 navi cariche di ferro e che navi vuote stanno ritornando a Narvik per imbarcare nuovo minerale. Che cosa ne pensa la M. di E. W.? Dobbiamo conoscere la realtà della situazione o prender accordi tra i vari Dipartimenti.

5) Intanto i russi ci hanno notificato che il loro gigantesco rompighiaccio *Arctic* deve al più presto procedere attraverso le acque territoriali norvegesi, con la destinazione nominale di Kronstadt. Nel medesimo tempo siamo venuti a sapere che la Russia ha prestato questo rompighiaccio alla Germania, per liberare il porto di Lulea. Se ciò dovesse avvenire, e non si provvedesse a prendere altre contromisure, l'affluenza di ferro in Germania continuerebbe nella misura presente di circa un milione di tonnellate al mese, frustrando completamente la nostra azione. Quali provvedimenti prenderemo per fronteggiare la situazione? Vi darò verbalmente un suggerimento, ma intanto bisognerà consultare il Ministero degli Esteri affinché esponga il suo punto di vista in merito.

27 novembre 1939

Il Primo Lord alla Segreteria

Ho notato che tutti gli uffici del Ministero dell'Aeronautica sono forniti di candele e fiammiferi da usarsi in caso di emergenza.

Vi prego di provvedere subito a dotare in analogo modo l'Ammiragliato.

30 novembre 1939

Il Primo Lord al S.C.S.M. e al Primo Lord del Mare

Vi sarei grato se voleste prendere in esame la possibilità di aggiungere una terza nave alle scorte per l'Australasia. Forse gli australiani saranno disposti a offrire un altro dei loro incrociatori, in caso contrario si potrebbe trovare un'altra nave con cannoni da 6 pollici e una catapulta? Questo permetterebbe alla *Ramillies* di rimaner libera per impegnar battaglia qualora dovesse verificarsi un attacco a opera di navi di superficie. Inoltre l'esplorazione potrebbe coprire una zona assai più vasta, in testa al convoglio e intorno alla sua rotta, in modo da poter dare in tempo l'av-

viso di un eventuale pericolo. Il trasporto delle truppe australiane costituisce un episodio epico nella storia dell'Impero. Un incidente sarebbe un disastro. Forse anche uno dei nostri sommergibili distaccati nell'Oceano Indiano potrebbe essere di aiuto.

DICEMBRE 1939

3 dicembre 1939

Il Primo Lord al Tesoriere e altri

(Riservato)

Mi sono vivamente interessato all'osservazione del S.C.S.M. sulla possibilità di costruire una nuova corazzata con le quattro torri da 15 pollici che sono rimaste disponibili. Un'unità di tale genere rientrerebbe nella classe degli incrociatori corazzati e dovrebbe avere una solida protezione corazzata a prova assoluta di attacchi aerei. Vi prego farmi avere un preventivo del tempo e della spesa occorrenti. La nave dovrebbe venir impostata appena sia finita l'infornata della *King George V* e prima del *Temeraire* e del *Lion* (1).

12 dicembre 1939

Il Primo Lord al Segretario, al S. C. S. M. e al Primo Lord del Mare

1) In considerazione del pericolo di attacchi di sorpresa nei momenti in cui il nemico potrebbe ritenere di trovarci impreparati, la sorveglianza durante il periodo natalizio e all'inizio dell'anno nuovo non dovrà subire interruzioni di sorta, ma anzi dovrà esser mantenuta con il massimo impegno, sia all'Ammiragliato sia in tutti i porti militari. D'altra parte nel periodo da oggi al 15 febbraio dovrebbe risultare possibile di dare una settimana di licenza a quasi tutti gli ufficiali di Stato Maggiore. Sono lieto di sentire che all'Ammiragliato si stanno facendo progetti in questo senso e spero che l'iniziativa sarà imitata per quanto è possibile in tutti i porti militari.

2) Ogni sforzo dovrà esser fatto per alleggerire la tensione nervosa degli equipaggi imbarcati sui cacciatorpediniere. Mi dicono che a Devonport si è provveduto a creare un sistema ammirevole per concedere un certo riposo alle flottiglie di riserva, quando rientrano dalle perlustrazioni, e che i due o tre giorni di permanenza in porto permettono loro di adempiere lodevolmente il loro compito. Misure del genere sono state prese anche a Rosyth e Scapa, ma mi dicono che le condizioni ambientali

(1) I piani per questa nave giunsero a compimento. Divenne la *Vanguard*.

di Scapa sono inferiori a quelle degli altri porti, e che gli equipaggi sono molto scontenti quando devono trascorrere in quel porto il loro breve periodo di riposo. Senza dubbio in molti casi ciò è inevitabile, ma confido che la situazione verrà riesaminata, nell'intento di concedere a questi uomini tutto il maggior ristoro che le operazioni renderanno possibile.

24 dicembre 1939

*Il Primo Lord al S. C. S. M., ammiraglio Vake-Walker
(per dare inizio all'azione) e al D.S.R.*

Ritengo siano già in atto i provvedimenti necessari a fronteggiare un eventuale cambiamento nemico delle mine magnetiche in mine acustiche o supersoniche. Favorite farmi avere un rapporto, appena vi sia possibile.

28 dicembre 1939

Il Primo Lord al Segretario S. C. S. M. e al Primo Lord del Mare

Occorrerebbe spiegare al Ministero degli Esteri che il limite di sei miglia nelle acque italiane è stato stabilito dall'Ammiragliato all'inizio della guerra, con un gesto ispirato a senso di rinuncia. Non è mai stato comunicato alle autorità italiane né reso pubblico di fronte al mondo. Di conseguenza non fa parte né di un accordo né di un patto. Costituiva soltanto un'opportuna direttiva per le autorità navali britanniche in speciali circostanze. Ora essa è divenuta una regola onerosa, che può inoltre ostacolare le operazioni del blocco: di conseguenza si ritiene opportuno informare il Comando in capo nel Mediterraneo, che d'ora in avanti si rispetterà soltanto un limite di tre miglia. Nel medesimo tempo si rinnoverà la esortazione a trattare con il massimo riguardo il naviglio mercantile italiano, ed evitare ogni causa di attrito o lagnanza con questa nazione favorita.

Fatemi avere la minuta relativa.

GENNAIO 1940

4 gennaio 1940

Il Primo Lord alla Segreteria

È possibile utilizzare il sistema dei canali per agevolare i trasporti di carbone a nord e a sud? Al mio ritorno gradirei avere una risposta.

12 gennaio 1940

*Il Primo Lord al Primo Lord del Mare, al Tesoriere, al C. S. M.,
al contrammiraglio Wake-Walker e al professor Lindemann*

OPERAZIONE "ROYAL MARINE"

1) La questione è stata discussa a fondo in Francia con le alte autorità militari, raggiungendo diversi accordi. Il comandante Fitzgerald e il maggiore Jefferis hanno parlato con chi era necessario e ora dovrebbero fornirmi una relazione sul loro lavoro. I militari francesi fanno osservare che essi controllano la parte superiore della Saar e della Mosella, oltre al Reno, e che esiste la possibilità di effettuare diverse operazioni a noi favorevoli. Tutti sono convinti che non si dovrebbe iniziare l'azione sino a quando non sia disponibile un largo rifornimento del materiale necessario. Non soltanto si dovranno fornire mezzi vastissimi per l'inizio, ma i rifornimenti quotidiani e settimanali dovranno esser tali da mantenere indefinitamente al suo apice la tensione conseguente.

2) Resta naturalmente inteso che, mentre si procede a preparare l'operazione, le decisioni finali in merito dovranno esser prese dai Governi.

3) In ogni caso, sono pronto a spostare la data dalla luna di febbraio alla luna di marzo: nel frattempo bisognerà compiere ogni sforzo per perfezionare il piano e accumulare scorte nella più grande quantità.

4) Una riunione di tutti gli interessati sarà tenuta lunedì nel mio ufficio, alle ore 9,30 di sera. Tutti dovranno esser preparati a riferire i progressi ottenuti e a proporre i provvedimenti da adottarsi. Faccio richiesta al segretario di Stato per l'Aeronautica affinché intervenga a prender conoscenza delle relazioni. Tali relazioni potranno venir presentate individualmente, ma gli interessati dovranno consultarsi scambievolmente nell'intervallo. Soprattutto, si dovrà riferire ogni causa di indefinito ritardo, in modo che le operazioni possano esser condotte con la massima sollecitudine. Può darsi si sia costretti ad agire prima della luna di marzo (1).

13 gennaio 1940

*Il Primo Lord all'ammiraglio Usborne
Arma "U.P."*

Vostra relazione in data 12 - 1 - 40. Sembra che tutto proceda bene meno le granate, che costituiscono l'unica parte del lavoro estranea al nostro controllo. Osservo che i signori Venner sono rimasti indietro per quanto

(1) Vedi i capitoli VII e XI.

concerne la composizione delle stesse. Ma siete convinto che il Ministero dell'Aeronautica abbia dato tutto il suo contributo?

Favorite farmi pervenire una relazione particolare al riguardo, e fatemi sapere se sarebbe opportuno da parte mia scrivere al segretario di Stato per l'Aeronautica, chiedendogli di passare a noi la relativa pratica come già è accaduto per tutto il resto. Questi esperimenti "U.P." sono di estrema importanza. La sicurezza delle regie navi da guerra e mercantili può esser influenzata dal loro esito. Faccio affidamento su voi, perché accordi e discussioni procedano senza interruzioni, e perché al più presto si possa effettuare una produzione su vasta scala.

Mi spiace che gli esperimenti odierni, con i lanci di prova, non fossero completi: sebbene il professor Lindemann mi dica che, in linea di principio, essi debbono venir considerati soddisfacenti.

Raccomando di agire al riguardo con la massima urgenza.

Ritengo si avvicini il momento in cui una relazione sui progressi effettuati dovrà essere trasmessa al Ministero dell'Aeronautica e al Ministero della Guerra, i quali hanno affidato a me la condotta degli esperimenti. Dovrete quindi prepararmi una relazione succinta che mostri la nostra situazione attuale e futura (1).

13 gennaio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare, al Tesoriere, al S.C.S.M., al Segretario e al S.C.S.M. Agg.

Il Primo Lord desidera esprimere le sue congratulazioni a tutti coloro che hanno prestato la loro opera allo studio della mina magnetica, in vista dei successi sino ad ora ottenuti.

13 gennaio 1940

Il Primo Lord al Tesoriere

Sono molto lieto di ricevere la vostra documentazione sulle navi in cemento. Non sono affatto convinto che il concetto sia stato sufficientemente studiato. Sarebbe necessario ricorrere a tutt'altra categoria di mano d'opera e di materiale, e lo sforzo nel campo delle nostre costruzioni navali ordinarie sarebbe considerevolmente diminuito. Ritengo che si dovrebbe cercar di costruire subito una nave (2).

(1) Il promemoria si riferisce al proiettile a razzo che si stava cercando di sviluppare per impiego antiaereo a bassa quota. Il dispositivo consisteva in una batteria di razzi che, raggiungendo una determinata altezza, liberavano lunghe code di fili metallici muniti ciascuno di una piccola bomba e sostenuti da un paracadute. Un aeroplano, urtando uno dei fili, avrebbe dovuto attirarsi la bomba tra le ali, ove essa sarebbe esplosa.

Questa fu una specie di surrogato alle armi di piccola gettata, che ci mancavano. Più tardi fu sostituito da mezzi più efficaci.

(2) La costruzione delle navi in cemento prometteva un alleggerimento importante alle nostre industrie belliche vitali. Sembrava possibile costruirle rapidamente

14 gennaio 1940

Il Primo Lord alla Segreteria della Marina

Vedrete Mr. Cripps (fratello di Sir Stafford Cripps) che durante l'ultima guerra godette grande credito e che è uomo di coraggio e capacità. Devono esserci molti posti, in certi nostri dragamine.

(Acclusa: lettera dell'on. Frederick Cripps, che domanda se "può venir adibito al servizio dragaggio mine")

16 gennaio 1940

*Il Primo Lord al Primo Lord del Mare**Difesa antiaerea di Scapa Flow*

Non sarebbe meglio tenere una conferenza, come ho già suggerito, e discutere della questione intorno a un tavolo, piuttosto che farmi stendere una relazione e sollevare una questione nel Gabinetto? La dispersione delle nostre forze diviene sempre più vasta: ognuno crede di servire il paese operando isolatamente per la sicurezza locale del settore affidatogli. Il nostro esercito è troppo esiguo nei rapporti del fronte che deve difendere, la nostra aviazione è senza rimedio inferiore a quella tedesca; nulla possiamo fare per arrestare il rifornimento di viveri e di minerali di ferro; siamo costretti a un atteggiamento di assoluta passività, che disperde sempre più le nostre energie; la marina insiste perché Scapa e Rosyth siano mantenute nella più alta efficienza. Vi rendete conto che forse dovremo sottostare a una sconfitta? Sento che debbo fare il mio dovere, anche nei minimi particolari, e mi adopero per ottenere una proficua concentrazione delle nostre forze contro il nemico e per evitare una inutile dispersione.

19 gennaio 1940

*Il Primo Lord al Primo Lord del Mare**Aviazione navale**Costo preventivo durante i primi 12 mesi di guerra*

1) Le richieste dell'aviazione navale nei confronti delle risorse belliche britanniche mi hanno provocato crescente inquietudine. Nondimeno questo preventivo mi stupisce, in quanto non avevo previsto un aggravio così grande. Sono sempre stato un acceso fautore dell'aviazione navale,

ed economicamente, usando mano d'opera non impiegata nella fabbricazione di navi normali e risparmiando nel contempo una enorme quantità di acciaio. All'esame pratico invece queste affermazioni risultarono infondate e ci si trovò dinanzi a molte impreviste difficoltà tecniche. Una nave sperimentale di 2000 tonnellate fu un vero fallimento, e, sebbene il lavoro sperimentale continuasse, l'impiego del cemento nella costruzione degli scafi rimase limitato agli scafi di circa 200 tonnellate.

e in pratica ho tracciato per Sir Thomas Inskip la decisione di compromesso, cui egli addivenne nel 1938. Mi sento tanto più responsabile dell'autentico contributo dell'aviazione navale nell'uccidere e sconfiggere i tedeschi.

2) Alcuni anni or sono, quando erano in corso le discussioni inerenti all'aviazione navale, non esisteva grande diversità tra la velocità degli apparecchi delle portaerei e quella degli apparecchi delle basi terrestri; ma ora con lo sviluppo ottenuto dagli aerei delle basi terrestri, gli apparecchi delle portaerei si trovano in condizioni di inferiorità. Questo ha messo l'aviazione navale in condizione di dover compiere i più pesanti doveri di ricognizione marittima, di segnalazione del nemico durante le azioni con le navi di superficie, e di effettuare attacchi di idrosiluranti. Comunque le navi in possesso del nemico sono poche e bisogna considerare possibile soltanto l'uscita in mare di qualche nave tedesca da corsa o di qualche corazzata veloce. Si dovrà prevedere la possibilità di eventi simili: ma essa non basta a giustificare l'enorme spesa incontrata.

3) D'altra parte la nostra Aeronautica è inferiore a quella tedesca, e nella presente situazione la minaccia aerea contro l'isola, i porti militari, le fabbriche, il naviglio, la flotta ancorata nei porti, deve venir considerata come l'unico attacco *potenzialmente mortale* che ci sovrasta. Sono quindi ansiosissimo di liberare la nostra R.A.F. da tutti gli impieghi costieri ordinari negli Stretti e nel Mar del Nord, di affidare tale compito alla nostra aviazione navale, che allora, e soltanto allora, assumerebbe una responsabilità proporzionata al suo costo e alla sua capacità.

4) Qualche tempo fa il Ministero dell'Aeronautica, che doveva ancora affermarsi agli occhi del mondo, era gelosissimo delle sue specifiche attribuzioni, ma oggi che ha raggiunto una meritata riputazione, pari sotto molti aspetti a quella di cui gode la marina, è divenuto tollerante; inoltre è desideroso di accrescere la propria disponibilità di forze. Recentemente il Ministero dell'Aeronautica ci ha permesso di formare due squadriglie costiere per le Orkneys, ecc., e io penso che con un certo tatto, data la presente atmosfera di cordialità, questo criterio potrebbe venir applicato a tutta la costa orientale. Ritengo che si disponga a questo riguardo di ottimi piloti e osservatori, e il vantaggio per tutti e due i Ministeri sarebbe indubbio.

5) Sottopongo quindi alla vostra attenzione l'opportunità di richiedere al quinto Lord del Mare uno schema, per prelevare da 100 a 150 piloti dell'aviazione di marina, insieme con meccanici e personale amministrativo, allo scopo di costituire 7 o 8 squadriglie navali costiere, riducendo al minimo necessario i contingenti sulle portaerei, specialmente quelle

non corazzate. Per la ricognizione sui mari esterni, bisognerà limitarci a contingenti esigui. Quando le portaerei corazzate siano ultimate, bisognerà considerare i loro equipaggi secondo le necessità inerenti alla situazione che si sarà creata nel Mar del Nord. Le scuole di addestramento della aviazione navale e le altre diverse installazioni dovranno esser accuratamente preparate per provvedere queste nuove forze di combattimento.

6) Quando siano pronti i particolari di questo progetto, avvicinerò il Ministero dell'Aeronautica, offrendo di assumerci tutto il lavoro costiero nelle acque territoriali, senza *maggior aggravio per le spese pubbliche*. Dovremo limitare le nostre richieste sulle future consegne di apparecchi per portaerei e richiedere invece una dotazione di apparecchi da bombardamento medio o da combattimento, sia pure dapprima non di recentissimo modello, ma idonei a una azione di breve portata. In tal modo ci assumeremmo la completa responsabilità, in caso di emergenza, salvo una diversa sistemazione della Direz. gen. relativa a guerra finita.

Favoritemi il vostro parere al riguardo (1).

31 gennaio 1940

Il Primo Lord al S.C.S.M., al C.S.I. e al Segretario

Trent'anni fa mi vennero mostrati i registri segreti del Ministero degli Esteri, stampati su carta tanto infiammabile che avrebbero potuto venir distrutti quasi all'istante. Da allora tutta la questione ha realizzato un grande progresso. Si potrebbero stampare libri su cellulosa nitrata, che quasi esploderebbe appena accesa. I libri potrebbero venir fotografiati con grande facilità. Alternativamente, o simultaneamente, le dimensioni di tali libri potrebbero venir ridotte mediante piccoli dispositivi di proiezione. Si formi un piccolo comitato per esaminare la questione. Prego propormi i nominativi. Il professor Lindemann mi rappresenterà.

31 gennaio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al S.C.S.M.

In molti giornali sono state pubblicate fotografie delle truppe australiane che attraversano le vie di Sidney ecc. prima di partire per la guerra.

(1) Questo progetto fu travolto dal corso degli eventi. L'aviazione navale diedi il suo contributo alla R.A.F. durante la battaglia di Bretagna. Più tardi gli sviluppi della guerra subacquea richiesero un enorme contributo da parte del Comando costiero che a sua volta si rivolse al Comando dei bombardieri per ottenere i contingenti necessari alle esigenze in continuo aumento.

Ancora più tardi, nel 1941, la creazione della "Portaerei di Scorta" mise in grado l'aviazione navale di esercitare una cospicua influenza nella vittoriosa lotta contro gli U-Boote che operavano oltre il raggio d'azione degli apparecchi con base costiera.

In tal guisa il nemico potrà rendersi conto della data in cui questi convogli giungeranno al Mar Rosso e nelle vicinanze di Socotra. Sebbene non siano segnalati U-boats nell'Oceano Indiano, come possiamo esser certi che non ve ne sia giunto qualcuno proveniente dal Madagascar? Correva voce che ve ne fosse, e uno potrebbe esser passato nel Mar Rosso, ottenendo combustibile in qualche porto italiano o arabo. Debbo confessare che mi sentirei più sicuro se le scorte anti-sommergibili fossero fornite ai convogli sin dalle acque di Socotra. Ciò potrebbe venir fatto, inviando il caccia *Vendetta* da Haifa a incontrare il caccia *Westcott* a, diciamo, 200 miglia a est di Socotra. Il caccia *Westcott* è già di scorta al convoglio proveniente da Singapore. La presenza dei due cacciatorpediniere, muniti di dispositivi *Asdic*, accrescerebbe le condizioni di sicurezza, e di essi uno solo si trova a distanza dalla rotta.

Prego farmi avere un rapporto in merito.

FEBBRAIO 1940

9 febbraio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

I cacciatorpediniere da 1650 tonnellate equivalgono quasi a piccoli incrociatori. Queste unità, sprovviste di corazza, con quasi 200 uomini di equipaggio, formano (come il *Grenville* e l'*Exmouth* hanno dimostrato) una ambita preda per gli U-boats. In questo caso il tonnellaggio dei caccia è di poco inferiore (non oltre 10 tonnellate) a quello del capo-flottiglia. Accrescendo gradualmente le dimensioni e il costo dei caccia, li trasformiamo da unità inseguitrici in unità inseguite. È insensato esporre equipaggi così numerosi a bordo di navi senza corazza e quindi vulnerabilissime. Il tempo necessario per costruire naviglio di questo tipo rende improbabile la sua attiva partecipazione alla presente guerra. Abbiamo bisogno di navi piccole e numerose, consegnate più rapidamente. Sarà indispensabile ridurre al minimo il numero dei grossi caccia. Il semplificato armamento e la resistenza extra costituiscono un considerevole vantaggio.

11 febbraio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare (con documenti), al S.C.S.M., al C.S.I., al Tesoriere e al Segretario
Forza giapponese - N.I.D. 02242/39

1) È importantissimo disporre di un quadro preciso delle costruzioni navali giapponesi, presenti e future. Prima di presentare la questione al Gabinetto, dovrò esser convinto che il Giappone abbia veramente la pos-

sibilità di costruire una flotta superiore alla flotta della Gran Bretagna e degli Stati Uniti, costruita e costruenda. Le condizioni finanziarie del Giappone sono peggiorate. Per due anni e mezzo questo paese è stato impegnato in una rovinosa guerra contro la Cina, e ha dovuto mantenere in servizio un numero di soldati oscillante tra il milione e il milione e mezzo. Non ha ottenuto risultati definitivi. Al contrario si ritiene che la Cina stia guadagnando forza. In Giappone si sta verificando una notevole reazione, la tensione interna è assai forte.

2) Tutte le relazioni che ci pervengono in merito alle intenzioni del Giappone in campo costruzioni navali dovranno venir considerate alla luce di questi fattori. Il Giappone deve acquistare gran parte dei materiali necessari oltre mare, il che, unito alle esigenze della guerra in Cina, costituisce uno svantaggio in rapporto con gli scambi monetari esteri. Quale sarebbe il costo del programma tracciato dal Primo Lord del Mare, calcolato in yen, sterline, e dollari? Mi sembra che i giapponesi stiano per affrontare nel settore costruzioni navali una spesa mai affrontata prima d'ora, proprio nel momento in cui le loro finanze vanno peggiorando rapidamente.

3) Qual è la produzione di acciai di cui possono disporre? Qual è il loro consumo? Se la memoria non mi inganna, i giapponesi hanno un consumo annuale di circa 3.000.000 di tonnellate, gli inglesi di 15 milioni, gli americani di 54. Pure, un programma come quello attribuito al Giappone costringerà Gran Bretagna e America ad aumentare la loro produzione, e, quando ciò si sarà verificato, il Giappone sentirà di nuovo il bisogno di procedere ad altre costruzioni. Che abbiano la possibilità di tenere il passo è un'altra questione. Non credo che le voci che circolano sul naviglio che il Giappone starebbe per impostare debbano venir considerate sufficienti basi per giudicare la situazione. Si è provveduto a consultare l'ufficio del maggiore Morton o il Comitato che deve studiare le capacità militari del nemico e delle nazioni che possono divenir ostili in futuro?

Insomma, io non ritengo che il Giappone abbia veramente la possibilità di costruire una flotta capace di reggere al confronto con le flotte costruite e costruende della Gran Bretagna e degli Stati Uniti.

20 febbraio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Considerata la decisione presa ieri sera dal Gabinetto, i preparativi per l'attuazione dell'operazione in oggetto dovranno venir compiuti al più presto.

Favoritemi quindi le vostre proposte.

Considero la questione assai urgente, in quanto essa dev'essere esaminata in rapporto con l'*Altmark*. L'operazione, essendo di importanza limitata e inoffensiva, verrà designata con il nome di "Wilfred" (1).

24 febbraio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Favoritemi con cortese urgenza una relazione sulle condizioni dell'*Exeter* e sul tempo necessario per le riparazioni. Bisogna fare ogni sforzo per mantenere riunito l'equipaggio. Se le riparazioni all'*Exeter* dovessero protrarsi più di tre o quattro mesi, quali sono gli incrociatori che diverranno pronti nel frattempo e a bordo dei quali si potrebbe imbarcare tutto l'equipaggio dell'*Exeter* con il suo comandante? Nell'esercito sarebbe considerato assurdo spezzare l'unione di un simile complesso di uomini, e non vedo perché le stesse considerazioni morali dovrebbero venir trascurate in marina (2).

25 febbraio 1940

Il Primo Lord al Tesoriere e altri
Riclassificazione nel naviglio minore

L'osservazione del direttore dell'Ufficio Progetti, che il termine "caccia" è passato per associazione di idee a indicare un particolare tipo di nave la cui arma principale è il siluro, dimentica la storia del caccia, cui prima funzione fu annientare le torpediniere mediante un fuoco di maggior potenza. L'idea della distruzione non si limita alla distruzione mediante siluri; potrebbe anche venir espressa mediante bombe antisommergibili o cannoni.

Sono d'accordo con il Primo Lord del Mare per quanto riguarda la inutilità di ripetere la parola "nave", ottenendo così la semplificazione dei titoli.

Mi piacerebbe usare la parola "cacciatorpediniere" per indicare le navi che prima venivano definite "navi rapide di scorta" e sono in pratica caccia di medio tonnello. Non mi piace la voce "baleniere" che è un equivoco, poiché queste navi non sono destinate alla caccia delle balene, e gradirei ricevere qualche suggerimento al riguardo. Quale è la distinzione tra "nave scorta", "nave pattuglia" e "baleniera"? Sarà bene

(1) Ciò si riferisce alla posa di mine nelle acque territoriali norvegesi. Stante le molte complicazioni politiche di cui si è parlato nel capitolo XI, l'operazione fu rimandata all'8 aprile.

(2) Nel capitolo VIII sono riportati i miei promemoria sulle difficoltà che sorsero al momento di rimorchiare in Inghilterra l'*Exeter*, dopo la battaglia del Rio de la Plata. La nave rimase poi in arsenale per diversi mesi.

giungere rapidamente a una conclusione in merito a tale nomenclatura e applicarla sin dal 1° marzo, rendendola nota a tutti i Comandi e Dipartimenti. Fatemi avere una lista delle navi costruite e costruende, secondo la categoria in cui debbono rientrare (1).

MARZO 1940

1° marzo 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al Segretario

Bisogna preparare un piano di concentrazione di corazzate nel Mediterraneo (con altro naviglio), nella ipotesi che a marzo sorgano nuove complicazioni. Non le prevedo; ma le precauzioni non sono mai superflue (2).

5 marzo 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare, al Tesoriere e altri

Dopo l'attacco aereo del 26 settembre contro la flotta, pensammo fosse necessario addestrare l'artiglieria contraerea a sparare contro bersagli più veloci di quelli sino allora studiati. Furono eseguiti esperimenti, secondo il consiglio del professor Lindemann, e la *Vernon* suggerì nuovi criteri relativi a razzi, ecc. Che cosa è accaduto poi? Naturalmente il tempo ci è stato avverso, ma temo che virtualmente non si siano compiuti esperimenti contro obiettivi molto veloci. Sono trascorsi cinque mesi ed è preoccupante constatare che non siamo ancor riusciti a sviluppare un buon sistema di fuoco contro i bersagli veloci e a ottenere le macchine necessarie all'addestramento della flotta.

Dovremmo conseguire lo scopo ora che il tempo sta migliorando e che la flotta è a Scapa. Una maggior efficienza dell'artiglieria delle regie navi costituisce la miglior garanzia per la loro sicurezza.

5 marzo 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al Tesoriere

1) È preferibile rimettere in efficienza le navi, anziché procedere a nuove costruzioni. Per poter trasformare la nave di 8000 tonnellate *Domala* in

(1) Le "navi-scorta veloci" furono classificate "caccia", in quanto i loro nomi erano scelti tra famosi cani da caccia. Se ne costruirono in gran numero e si segnalavano nel servizio contro gli U-Boote come pure nelle operazioni anfibia. Più tardi si fecero rivivere i vecchi nomi. Le "baleniere" furono chiamate "corvette" e i tipi costruiti in seguito si chiamarono "fregate". Le navi scorta si chiamarono "sloops".

(2) Come risultato di queste decisioni, la corazzata *Warspite* ebbe ordine di ritornare nel Mediterraneo, ma al principio della campagna norvegese venne richiamata in Inghil-

una nave da carico efficiente bisognerà procedere ai lavori più indispensabili mettendola in grado di effettuare il servizio più pesante.

2) È sufficiente l'opera di recupero? Fatemi avere un elenco delle navi ora in bacino sulle nostre coste, e una relazione sui provvedimenti in corso per rimetterle in efficienza. Bisognerà ridurre le spese di riparazione al minimo possibile pur garantendo la loro sicura navigazione. *Si dovrebbe dare un enorme impulso ai bacini di recupero e riparazione.* Il tonnellaggio in riparazione supera il tonnellaggio mercantile in costruzione.

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

6 marzo 1940

Ritengo sarebbe prudente che vi accordiate con i francesi circa il necessario raggruppamento delle flotte alleate, e ciò in previsione di un atteggiamento ostile dell'Italia. Mi riferirete al mio ritorno.

(In treno)

Il Primo Lord al Segretario del Parlamento

11 marzo 1940

Sono molto lieto del successo da voi ottenuto nelle trattative con le "Trade Unions". Siate prudente nei rapporti con i "Centri di addestramento al lavoro". Sino a ora, e in rapporto con l'organizzazione che hanno avuta, essi sono stati enti pressoché filantropici, istituiti allo scopo di sollevare le condizioni della gente che abita in zone misere. Non sono mai stati organizzati al fine di creare operai specializzati o semi-specializzati. Nelle condizioni attuali, essi rappresentano un fattore passivo. Abbiamo bisogno di gente competente che impari nuovi mestieri. Il Ministero del Lavoro ha sempre affermato che i suoi centri di addestramento industriale debbono assumere soltanto i disoccupati, definizione che si riferiva necessariamente ai disoccupati di tempo di pace. Dobbiamo assicurarci il contributo di una classe di operai più attivi, che cambieranno le loro occupazioni in seguito alla guerra.

Ritengo che per l'addestramento dovremo fare affidamento sugli arsenali e sulle speciali scuole di addestramento istituite dall'Ammiragliato.

Ditemene qualcosa, perché la questione mi sembra della massima importanza.

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

14 marzo 1940

Dato che non ci è permesso operare nelle acque territoriali norvegesi, perché non dovrebbe esser possibile avere due o tre navi mercantili, capaci

terra, e soltanto in maggio fece ritorno nel Mediterraneo. Prima della dichiarazione di guerra all'Italia, in giugno, anche la *Malaya*, la *Ramillies* e la *Royal Sovereign* raggiunsero la flotta nel Mediterraneo dal servizio scorta convogli nell'Atlantico.

di sufficiente velocità, rafforzate nella prua, e possibilmente munite di sperone? Potrebbero trasportare le derrate e incrociare nelle acque territoriali norvegesi, ricercando navi tedesche cariche di minerale di ferro o di altro materiale, e speronandole poi come per caso. Questo è un nuovo sviluppo dell'idea di navi "q".

22 marzo 1940

Il Primo Lord al S. C. S. M., al C. S. I. (per iniziare l'azione)
(Riservato)

Mr. Shinwell afferma che a Vigo vi sono ancora molte navi mercantili germaniche, con a bordo equipaggi non tedeschi o, se tedeschi, non nazisti. Egli suggerisce che con una certa somma di danaro e una competente organizzazione sarebbe possibile indurre questi equipaggi a uscire in mare con le loro navi, in modo che si possa catturarle, dando a quelli che hanno adempiuto questo compito un congruo compenso. C'è qualcosa di vero in tutto ciò?

30 marzo 1940

Il Primo Lord al S. C. S. M. e al Primo Lord del Mare
Ritaglio dal D. T. 29-3-40. Venti navi naziste pronte a salpare - Tentativi di infrangere il blocco. (Amsterdam, venerdì) La Elster si troverebbe a Rotterdam

Ho ritagliato queste righe dal *Daily Telegraph*, e ho rivolto una domanda in proposito al C. S. I., in quanto un esodo delle navi tedesche dai porti olandesi potrebbe rappresentare un pericolo per la stessa Olanda. Sono certo che anche voi avrete avuto il medesimo dubbio.

31 marzo 1940

Il Primo Lord al Segretario
Gabinetto di Guerra - Sottocomitato per i Lavori Riservati
Annotazione del Tesoro

Poiché esiste un milione e mezzo di disoccupati e l'esercito non ha riportato gravi perdite, propongo di non prelevare gli uomini di cui abbiamo bisogno dagli arsenali. La questione dovrà esser definita in una riunione del Gabinetto. Fate sapere a Sir Horace Wilson quanto sono dolente di non poter accettare il suo punto di vista.

APRILE 1940

1º aprile 1940

Il Primo Lord al Tesoriere

Quale è la situazione circa la ripresa del servizio dei 40 cacciatorpediniere in riparazione? Non si può far nulla per accelerare la costruzione di nuovi

cacciatorpediniere, specie di quelli della 40ª flottiglia, tralasciando magari qualcuno degli ultimi miglioramenti che richiedono tanto tempo? Scopo principale è quello di averne disponibile un grande numero durante l'estate che sta per cominciare. In seguito, quando avremo un più vasto margine di disponibilità, i caccia potranno venir rifiniti.

4 aprile 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Mentre premetto di non notare alcun cambiamento ostile nella situazione italiana, presumo che i reparti dello Stato Maggiore dell'Armatoraggiato stiano preparando o abbiano già preparato un piano di operazioni navali nel Mediterraneo contro l'Italia in caso questa ci costringa a entrare in guerra. Può essere che il Gabinetto ce lo richieda, e sarei lieto di esserne messo a conoscenza il più presto possibile, in qualsiasi momento dei prossimi quattro o cinque giorni.

12 aprile 1940

Il Primo Lord al Tesoriere

Dovremmo concentrare tutti i nostri sforzi sull'*Hood*, in quanto possiamo aver necessità di tutta la nostra forza per controbattere una minaccia o un attacco italiani.

Vi prego di farmi avere uno specchietto da cui risulti quando sarà di nuovo pronta a prendere il mare.

12 aprile 1940

Il Primo Lord al S.C.S.M.

Vi sono altre isole danesi degne d'attenzione oltre le Fär Öer?

Volete avere la cortesia di chiedere allo Stato Maggiore di esaminare la posizione di Curaçao, nel caso il territorio olandese venisse occupato? Il Quarto Lord del Mare mi ha parlato del rifornimento di nafta, che dipende dalle raffinerie di Curaçao. Gradirò una breve documentazione al riguardo.

12 aprile 1940

Il Primo Lord a Sir James Lithgow

Relazione settimanale sui lavoratori nei cantieri navali, in data 9-4-40

Questa relazione è più favorevole delle precedenti, e per la prima volta mostra un aumento nelle nuove costruzioni mercantili. Dal 1° di febbraio, quando siamo subentrati, abbiamo aggiunto un totale di 15.000 uomini. Siete convinto che tutti gli accordi stabiliti dalla Segreteria del Parlamento sono stati messi in opera con esito soddisfacente? Avremo bisogno di

altri 30.000 uomini e bisognerà compiere il più strenuo sforzo per procurarceli. C'è qualcos'altro che si possa fare?

Non è ancora arrivato il momento in cui avrete preparato la relazione per il Gabinetto, relazione che speravo poter presentare sin dalla settimana scorsa? Gradirò averla almeno la settimana prossima. Volete esser così gentile di farmela conoscere in precedenza, per sommi capi?

13 aprile 1940

Il Primo Lord al S. C. S. M.

Una delle sezioni sottoposte al vostro controllo dovrebbe compiere un accurato studio sulle isole spagnole, nel caso che la Spagna potesse venir indotta e rompere la neutralità.

13 aprile 1940

*Il Primo Lord al Tesoriere, al Primo Lord del Mare e al Segretario
Promemoria del Tesoriere, in data 13 aprile, concernente l'Hood (1)*

Quanto ora risulta è assai diverso da ciò che mi venne riferito quando venne proposto che la nave fosse riparata a Malta. Mi fu assicurato allora che sarebbero bastati 35 giorni, ma quando, l'altro giorno, ho domandato quanto tempo occorreva per poter far riprendere servizio all'*Hood*, mi hanno detto che saranno necessari altri 14 giorni. Così è stata oltre 20 giorni in bacino per le riparazioni e a questi si devono aggiungere altri 17 giorni di aprile, più 31 giorni di maggio — totale 78 giorni — vale a dire più del doppio di quello che mi era stato detto prima che questa nave d'importanza vitale venisse fermata in questo momento critico. Prego darmi spiegazioni su tale cambiamento. Inoltre, a questi 78 giorni se ne devono aggiungere 14 per riparare le cambuse: perciò totale di 92 giorni, più di tre mesi, nel periodo più critico della guerra.

Durante la mia ultima visita a Scapa, l'ingegnere incaricato di provvedere alle riparazioni mi assicurò che era stato trovato un sistema per alimentare i condensatori difettosi, in modo da ottenere i 27 nodi, e che non esisteva motivo perché la nave non dovesse rimanere in servizio per altri sei mesi.

Mi spiace assai di non esser stato tenuto al corrente con maggior precisione, in vista dell'atteggiamento italiano.

14 aprile 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Nel presupposto che Narvik cada nelle nostre mani in un prossimo futuro, dobbiamo considerare gli impieghi a cui intendiamo adibirla. In pri-

(1) Vedi anche promemoria del 12 aprile.

mo luogo occorre farne una base di rifornimento combustibili, dove le nostre flottiglie operanti sulla costa norvegese possano rifornirsi con la massima economia di tempo. In secondo luogo, avremo necessità assoluta di trasportare in Inghilterra le enormi quantità di minerale di ferro ivi accumulate.

Per tali scopi bisognerà disporre di una guarnigione modesta, composta di un migliaio di uomini della territoriale. Alcune batterie antiaeree, a lunga gittata; un'ostruzione mediante reti parzialmente esplosiva; e una buona riserva di combustibile in navi cisterne. Vi è acqua potabile a sufficienza?

Bisogna prevedere che si verificheranno sporadici attacchi aerei. Occorrerà montare alcune batterie costiere per proteggere gli accessi. Forse si potranno utilizzare a questo scopo alcuni cannoni tolti alle torpediniere germaniche affondate. Occorre studiare la possibilità di recuperarli e ripararli, mettendo al più presto il porto in condizione di intraprendere i lavori. Si potrebbero inviare a Narvik i reparti di marina da sbarco, da poco chiamati alle armi. Credo esistano buoni cantieri ove si potrebbero eseguire le riparazioni. Una certa parte del personale, penso l'Ufficio Progetti, dovrebbe cominciare a esaminare la questione sin da oggi ed esporre le inerenti necessità. Appena avremo occupato Narvik, nostro intento deve essere di renderla autonoma e idonea all'auto-difesa, in modo che tutto il materiale di artiglieria possa esser impiegato sul litorale. I necessari cannoni antiaerei potranno venir prelevati dall'A.D.G.B.

16 aprile 1940

*Il Primo Lord al Lord Civile
Isole Fär Öer*

Data la vostra esperienza, e i rapporti che avete con il dipartimento, dovrete assumervi il compito di combinare l'azione indispensabile per rendere le Fär Öer idonee allo scopo prefisso. Il S. C. S. M. vi fornirà le informazioni del caso. Vogliate inviarmi una relazione settimanale. Dobbiamo avere un aerodromo e un R.D.F. appena ciò sia possibile, insieme con un certo quantitativo di difese antiaeree e qualche cannone per la difesa costiera. Costituirà una base molto allettante per le navi corsare tedesche.

18 aprile 1940

*Il Primo Lord al Primo Ministro
Commento su una relazione germanica sulle munizioni, caduta in mano francese*

È un errore supporre che si possa mantenere un'offensiva mediante il semplice impiego di un illimitato uso di munizioni per artiglieria. La crea-

zione di un labirinto o zona cosparsa di crateri costituisce di per sé un ostacolo molto difficile all'armata attaccante. Il momento propizio si avrà quando la fanteria, avanzando oltre questa zona, si troverà a combattere a corpo a corpo con i difensori. Nel frattempo, per ciò che concerne lo spreco di munizioni, la difesa può conservare la sua dotazione sino all'attacco della fanteria nemica, e così economizzarne in misura enorme. Non vi è nulla di vero nell'affermazione che « tutte le grandi offensive si fermano soltanto perché l'esercito attaccante non dispone di sufficienti munizioni ». L'impulso dell'offensiva si estingue man mano che le truppe combattenti si allontanano dal punto di partenza. Così esse vengono a trovarsi alla testa dei rifornimenti, sia alimentari che di fuoco. Più il terreno intermedio è stato polverizzato dalle artiglierie, più risulterà difficile far giungere alle truppe combattenti i rifornimenti di munizioni, anche se queste sono nei depositi avanzati. È proprio in questo momento che occorre sferrare il contrattacco.

Nel suo complesso questo documento, assai interessante, mi sembra sia stato scritto da qualche alto ufficiale del Servizio munizioni germanico, il quale naturalmente ragiona in funzione dei proiettili. I proiettili sono molto importanti, e noi non presumiamo certo di averne in sovrappiù, ma non c'è la minima ragione per credere che nella guerra moderna uno sconfinato rifornimento di munizioni d'artiglieria determini la vittoria su grande scala. Il rifornimento delle munizioni durante le varie fasi della battaglia rimane quindi il fattore limitante della potenza delle artiglierie.

21 aprile 1940

Il Primo Lord all'ammiraglio Somerville

Favoritemi un breve rapporto sull'attuale posizione dell'R. D. F. per quanto riguarda la flotta e la difesa costiera, indicando i punti deboli e qualsiasi provvedimento voi riteniate adatto a porvi rimedio.

25 aprile 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al S.C.S.M.

Il motivo della mia inquietudine per quanto riguarda i campi di mine davanti a Narvik è che ora la nave *Warspite* è partita, e noi abbiamo ivi disponibile soltanto la *Resolution*, la quale sarebbe di potenza inferiore allo *Scharnhorst* e al *Gneisenau*, se un bel mattino questi dovessero apparire all'improvviso. Forse sarà possibile farla ancorare in qualche fiordo, per evitare un cannoneggiamento a grande distanza, e provocare una azione a distanza limitata, o forse si potrebbe mettere la *Resolution* da

parte. Ritengo comunque indispensabile poter contare su una valida difesa di Narvik, contro un attacco di superficie (1).

28 aprile 1940

(Azione odierna)

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e altri

Date le relazioni sfavorevoli circa le basi per aeroplani e idrovolanti nelle isole Fär Öer, e data la costante pressione tedesca lungo la costa norvegese, sembra indispensabile la creazione in Islanda di una base per i nostri aerei e per il rifornimento di combustibile alle navi delle pattuglie del Mare del Nord. Preparate un esposto per il Ministero degli Esteri. Più presto l'Islanda sarà informata delle nostre richieste, meglio sarà per tutti (2).

30 aprile 1940

Il Primo Lord a Sir James Lithgow e al Tesoriere

Il totale dei guadagni da noi conseguiti in seguito alla aggressione tedesca contro Norvegia e Danimarca ammonta a circa 750 navi, per un complesso di 3 milioni di tonnellate. Bisogna considerare l'effetto che questo successo avrà sul nostro traffico mercantile e sulle costruzioni navali in corso. È evidente che abbiamo ottenuto un vantaggio che eravamo ben lungi dal prevedere al momento in cui iniziammo lo svolgimento del nostro programma. Sarei lieto di conoscere il vostro parere e, in particolar modo, l'effetto dell'ultimo rapporto preparato da Sir James Lithgow.

QUALCHE QUESTIONE CONCERNENTE IL PERSONALE

18 settembre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare, al Secondo Lord del Mare e al Segretario

Ho approvato proprio ora il messaggio alla Pattuglia del Nord.

Per quanto riguarda i pescatori di Terranova: il loro lavoro sarà della massima importanza durante i burrascosi mesi invernali. Si tratta dei marinai più coraggiosi che esistano in mare tempestoso. Essi anelano a prestar la loro opera. Per favore, mandatemi un progetto di misure per richiamare 1000 R. N. V. R. in Terranova preparando subito un'apposita richiesta al Ministero dei Dominions con i termini e le condizioni espressi per sommi capi. Non hanno nulla da imparare per quanto concerne la

(1) Le nostre navi usavano come base avanzata il fiordo di Skjel nelle isole Lofoten, in modo da proteggere l'approdo a Narvik attraverso il fiordo occidentale.

(2) L'Islanda fu occupata dalle forze britanniche il 10 maggio.

condotta sul mare, ma si potrebbe mettere subito in atto qualche metodo di addestramento e disciplina. In una diecina di giorni potrebbero essere messi in servizio a Terranova.

21 settembre 1939

Il Primo Lord al Secondo Lord del Mare

Durante una conversazione con il comandante in capo della Home Fleet, ho promesso di studiare la possibilità di fornire una nave-teatro e cinematografo al porto di Scapa, in modo che possano usufruirne la Home Fleet e la Pattuglia del Nord.

Ritengo preferibile usare una nave piuttosto che un locale a terra. Ho in mente i relativi apprestamenti eseguiti per la Grand Fleet durante l'ultima guerra, quando si fece uso del mercantile *Gurko*.

La nave dovrebbe contenere anche un grande spaccio N. A. A. F. I. oltre al cinematografo e agli impianti per il teatro, e, se fosse possibile, dovrebbe esser dotata di refrigeratori.

Vi prego farmi avere i vostri piani per l'attuazione di questo importante fattore della vita navale di Scapa.

29 novembre 1939

Il Primo Lord al Secondo Lord del Mare e al Segretario

(Trapelamento di notizie segrete)

(Riservato)

Si tratta di espellere dalla marina, senza processo, senza accusa, e senza interrogatorio, un sottufficiale. Questi risulta identificato tra una dozzina di altri che portano il suo stesso cognome, per il fatto che ha denti bianchissimi. Sembra che in data imprecisata abbia presenziato a una cena, nel corso della quale furono tenuti discorsi indiscreti sull'andamento della guerra. Non risulta che egli sia stato pagato o che esistessero intenzioni di tradimento. Dai rapporti che ho esaminato, non emerge alcuna prova contro quest'individuo, e di tale parere è anche il direttore dell'Ufficio Penale. Pure, senza nessuna possibilità di difendersi, il sottufficiale di cui si parla deve venir esonerato dal servizio all'inizio di una grande guerra, e rimaner per tutta la vita sotto il peso del sospetto di essere una spia o un traditore.

Procedimenti di questo genere non possono venir tollerati. Se si ritiene che valga la pena di portare questi insignificanti ma noiosi episodi di indiscrezione nel campo di un'azione penale, bisognerà sporgere contro quest'uomo una regolare denuncia in base a una definita accusa che rientri nell'Atto di Disciplina Navale e lo conduca a comparire davanti a una Corte Marziale, che sola potrà proscioglierlo o condannarlo.

Riguardo poi al personale adibito ai cantieri, contro il quale esistano soltanto indizi molto vaghi, non sarà necessaria neppure questa procedura. Forse, sempre rimanendo nell'ambito dei provvedimenti di ordinaria amministrazione, basterà procedere a un semplice trasferimento.

4 ottobre 1939

Il Primo Lord al Segretario

Favoritemi subito un elenco delle sezioni in cui non si applica ancora la promozione dai gradi più bassi. In quale proporzione si trovano queste sezioni nei rapporti delle altre?

7 ottobre 1939

Il Primo Lord al Secondo Lord del Mare, al Segretario del Parlamento, al Segretario

Vogliate spiegarmi la ragione per la quale in certe specialità non si procede alla promozione per merito. Se un cuoco o un maggiordomo possono venir promossi, perché non dovrebbero esserlo un elettricista o un carpentiere? Se un telegrafista può elevarsi di grado, perché non può farlo un verniciatore? Pare che non ci siano difficoltà a promuovere verniciatori.

7 ottobre 1939

Il Primo Lord al Segretario

Gli ammiragli della Flotta

Quanto segue non richiede esame verbale. Per favore, stendete le minute *p. m. f.* (per la mia firma) destinate al Primo e al Secondo Lord del Mare, allo scopo di eliminare tali difficoltà. Sono decisamente del parere che gli ammiragli dovrebbero rimanere in servizio attivo come i marescialli di campo, e non subire una punizione per esser stati promossi in troppo giovane età. Potete spiegare al Tesoro, in via privata, che la questione non riguarda il danaro. Che valore ha il titolo di ammiraglio, se dopo aver alzato per un giorno la bandiera dell'Unione bisogna ritirarsi a Cheltenham e di là scrivere sporadiche lettere al *Times*?

14 settembre 1939

Il Primo Lord al Secondo Lord del Mare e altri interessati e al Segretario

Non devono esistere discriminazioni di razza o colore nell'impiego di indiani o indigeni delle Colonie nella marina. In pratica però questa teorica eguaglianza potrebbe generare grandi inconvenienti. Ogni singolo caso deve venir giudicato secondo il merito personale, seguendo il punto di vista di una amministrazione che cerca di evitare attriti. Non vedo nessun

motivo che possa impedire agli indiani di servire nella Regia Marina, quando ne abbiano la possibilità e la loro opera sia richiesta; non vedo neppure la ragione per cui non dovrebbero diventare ammiragli, qualora le personali qualità ne dessero loro il diritto. Ma per favore, che il loro numero non sia troppo elevato.

24 ottobre 1939

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare

Non vedo ragione di sospendere gli arruolamenti o sbarrare la possibilità di accesso alla nostra marina ai sudditi dei nostri Dominions in tempo di guerra. In modo particolare sono interessato a Terranova, nei cui riguardi ho impartito direttive speciali. Non dobbiamo permettere che i terranovesi «per giungere in Inghilterra, debbano trovare da soli la via» da Terranova. Bisognerà mettere grande cura nel reclutare e trasportare nel Regno Unito la maggior quantità possibile di uomini. Spero di ottenerne 1000. Capisco che abbiamo già raggiunto un successo, e desidererei mi mandaste una relazione con l'esatta descrizione delle misure che abbiamo preso in Terranova.

Per quanto concerne gli altri Dominions, si dovrebbe procedere a adatti arruolamenti, sia per il periodo di ostilità, sia per il servizio permanente. I vari contingenti verrebbero addestrati nei porti militari dei Dominions, a Sydney, Halifax e Esquimalt, e Simonstown. Si provvederà a trasportare in Inghilterra questi uomini a scaglioni, oppure a prenderli a bordo delle nostre navi in visita ai Dominions.

Vi prego di far preparare uno schema sull'argomento, allo scopo di eliminare le difficoltà.

19 dicembre 1939

*Il Primo Lord al Segretario della Marina e altri interessati
Rapporto sulla missione di guerra del Salmon*

Sono pienamente d'accordo col Secondo Lord del Mare sul promemoria di ieri. Desidero vivamente intervenire in merito alla concessione di promozioni e onorificenze, agli ufficiali come alla bassa forza. Aspetto le proposte dei Lords del Mare, per quanto concerne le promozioni. Il Segretario dovrebbe preparare i decreti di decorazione da presentare a Sua Maestà, e, se possibile, dovrebbero venir pubblicati prima che il *Salmon* salpi. Forse Sua Maestà gradirebbe premiare personalmente l'ufficiale (comandante Bickford) e concludere l'udienza appuntandogli sul petto la medaglia. Il Segretario della Marina potrebbe sondare in proposito le opinioni di corte. Sembra probabile che simili, se pur non uguali ricompense, vengano

decretate al comandante dell'*Ursula* e anche in questo caso l'equipaggio deve esserne partecipe. Ogni sforzo dovrà esser fatto, per annunciare tempestivamente, agli ufficiali e ai marinai, le disposizioni relative alla cerimonia. Il tutto dovrà esser compiuto entro al massimo 48 ore.

12 dicembre 1939

Il Primo Lord al Quarto Lord del Mare

Mi dicono che gli equipaggi dei dragamine non hanno distintivo. Se ciò risponde al vero, bisogna porvi subito rimedio. Ho domandato a Mr. Bracken di richiedere i disegni a Sir Kenneth Clark, il quale dovrebbe fornirli entro una settimana: dopo di che la produzione avrà inizio con la massima rapidità possibile, e la distribuzione sarà messa in atto via via che vi sarà materiale disponibile.

8 febbraio 1940

Speciale ammissione di allievi all'Accademia

Sembra difficile comprendere il motivo per cui questo candidato è stato respinto, quando si considerino i suoi titoli di studio, le sue relazioni nel campo marinaro e il suo passato, quale viene descritto dal padre nella sua lettera del 4 gennaio. Bisogna fare attenzione a che i pregiudizi di classe non interferiscano in queste decisioni e, a meno che non mi venga offerta qualche ragione più precisa, sarò costretto a richiedere al Segretario della Marina di interrogare il ragazzo, prima di assumermi la responsabilità di inviare al padre la risposta che mi è stata presentata.

25 febbraio 1940

Il Primo Lord al Segretario

Candidati all'Esame dell'Accademia Navale non ammessi ai corsi. Novembre 1939

Non mi preoccupo affatto di « vagliare i criteri di una commissione regolarmente costituita » o anche di cambiare la commissione o il presidente, quando sia convinto che è stata commessa un'ingiustizia. Quanto tempo è trascorso da che questo consiglio è stato rinnovato? Non ho potuto a meno di rimaner dolorosamente colpito dall'aspetto degli Allievi di Dartmouth, quando l'altro giorno li ho veduti marciare. D'altra parte riportai una enorme impressione quando vidi gli allievi ufficiali esercitarsi sul terreno di parata a Portsmouth. Naturalmente, questi erano più anziani, ma il loro aspetto era di gran lunga migliore.

Non soltanto il Segretario vedrà il ragazzo, ma spero di avere il tempo di

vederlo io stesso. Chi sono coloro che rappresentano la marina nella commissione esaminatrice? Dovrebbe esserci una buona rappresentanza di ufficiali di marina.

Si raccomanda di prendere misure adatte.

Fatemi avere una lista della commissione, con le note caratteristiche di tutti i membri e la data della loro nomina.

25 febbraio 1940

Il Primo Lord al Primo Lord del Mare e al S. C. S. M.

1) Avrei piacere che il *Salmon* dopo gli alti e segnalati servizi che ha reso andasse per qualche mese a Davenport, come voi stesso avete suggerito, come sommergibile di riserva. Sarebbe opportuno avere il comandante Bickford nella Divisione Progetti dell'Ammiragliato, per un periodo ad esempio di sei mesi: in tal modo egli potrebbe mettere i nostri piani in stretto e diretto rapporto con la situazione prevalente a Heligoland Bight. Mi pare che questo ufficiale sia abilissimo: ha un'esperienza della guerra antisommergibili che confido venga sfruttata alla prima occasione propizia.

2) Vi è qualche ragione che possa impedire all'*Ursula* di servire da scorta al convoglio norvegese?

3) Può darsi che il R. A. S. (contrammiraglio Sommergibili) segnali altre unità sottoposte a un pesante sforzo. Si potrà considerare meglio la cosa in seguito.

4) Se la guerra fosse generale e tutti dovessero combattere con le armi in pugno, non esisterebbe la necessità di prendere in esame queste variazioni di impiego. Ma considerando che un attacco preciso ricade attualmente su pochissimi e che nessuna attività può venir confrontata con quella dei sommergibili tra campi minati e pericoli di ogni genere, sono del parere che dovremmo istituire un sistema a rotazione, alleggerendo per qualche tempo unità ed equipaggi che hanno avuto un periodo più difficile o che si sono distinti, e permettendo agli altri di conquistarsi a loro volta la gloria. È possibile organizzare un certo numero di equipaggi da sostituire ai normali equipaggi dei sommergibili adatti per l'impiego nella baia di Heligoland, in modo da dividere lo sforzo fra una quantità maggiore di personale.

5) Sono state consegnate le medaglie e le decorazioni ai marinai dell'*Ursula* e del *Salmon*? Gli ufficiali sono già stati decorati. Fate che vengano presi provvedimenti speciali perché gli uomini ricevano le ricompense prima di riprendere il mare.

24 marzo 1940

Il Primo Lord al Secondo e al Quarto Lord del Mare

Lo "sbaraglino" è un ottimo giuoco, per il quadratino guardiamarina, per la santabarbara e per la mensa sottufficiali, e certo sarebbe divertente anche per i marinai. Che cosa è accaduto delle 1000 sterline che Lord Rothermere mi ha consegnato affinché venissero impiegate nell'organizzazione di divertimenti? Sono state spese tutte, e come? Non dubito di poter ottenere altro denaro, se necessario. Lo "sbaraglino" è un giuoco migliore delle carte durante la guerra, perché dura soltanto un quarto d'ora o venti minuti, mentre giochi di carte richiedono assai più tempo.

25 marzo 1940

Il Primo Lord al Primo e al Secondo Lord del Mare

Osservo che la stampa germanica accusa i nostri marinai di saccheggio. Non riterrei necessario preoccuparmi di questo, se non mi fosse pervenuta la notizia che l'orologio, il cronometro e la Croce di Ferro appartenenti al comandante della *Altmark* sono stati rubati, e conservati per ricordo da qualche nostro marinaio. Qualsiasi episodio di tal genere deve venir evitato con la massima severità. Non bisogna permettere che si trattengano ricordi di valore senza farne regolare denuncia e ottenerne il permesso. La proprietà individuale del nemico può venir confiscata dal Governo, non dal privato.

7 aprile 1940

Il Primo Lord al Secondo Lord del Mare

Ho veduto i tre candidati. Considerato il fatto che questi tre ragazzi hanno ottenuto in graduatoria, per quanto concerneva l'esame di cultura, il 5°, 8° e 17° posto, contro più di novanta ammessi, 320 qualificati e 400 concorrenti, non vedo la ragione per cui sono stati definiti non idonei al servizio in marina. È vero che A... parla con l'accento dei quartieri popolari londinesi, e che gli altri due sono figli l'uno di un sottufficiale e l'altro di un macchinista della marina mercantile. Ma l'esame ha proprio lo scopo di aprire la carriera alla abilità, senza tener conto della classe sociale o delle ricchezze. Parlando in linea generale, si dovrebbe presumere che tutti i candidati i quali abbiano risposto eccezionalmente bene all'esame debbano venir ammessi all'Accademia. E si può dire che, in certi casi, candidati che all'esame di cultura sono riuniti deficienti potrebbero essere idonei al servizio. Ma il concetto di respingere ragazzi che si sono

classificati ai più alti posti della graduatoria è assolutamente contrario ai principi approvati dal Parlamento, a meno che non si presentino ragioni tanto gravi da giustificare tale decisione.

Sono certo che il criterio della commissione non sarebbe stato tanto severo e i tre ragazzi non sarebbero stati respinti, se i suoi membri avessero saputo di trovarsi davanti tre fra i migliori classificati all'esame di cultura. Mi sembra che in futuro la commissione dovrebbe chiamare i candidati alla sessione *dopo* l'esame, avendone presenti i risultati. Inoltre è assurdo ammettere un ragazzo a un esame e fargli subire la tensione nervosa e l'ansietà inerenti a tale situazione, quando già si è stabilito di scartarlo anche nel caso che riuscisse primo fra tutti i concorrenti.

Mi pare inoltre che non occorra alludere a condizioni insoddisfacenti, durante la sessione o nelle note caratteristiche. La commissione del colloquio dovrebbe esser informata della possibilità di concedere diverse votazioni ai candidati, secondo la specialità cui sono destinati. È ovvio che un ragazzo può esser più idoneo al servizio come ufficiale commissario che come ufficiale di vascello, e la commissione dovrebbe esser in grado di agire in conformità a tali differenze.

Naturalmente non è necessario che la commissione di colloquio esamini tutti i candidati. Si deve stabilire un voto medio per ottenere l'idoneità. Questo voto ora si basa su una media di 400, su un totale di 1350. Mi accorgo che tutti i candidati che hanno superato l'esame hanno avuto una media superiore al 600. Ritengo che i lavori della commissione sarebbero facilitati di molto, se questa media minima venisse alzata.

Vi prego di farmi presenti le vostre proposte per correggere il sistema ora in atto così da ottenere le condizioni di cui si è parlato. Nei tre casi che vi ho descritti, i ragazzi dovranno essere ammessi all'Accademia.

INDICI

INDICE DEL TESTO

I	GUERRA	13
II	I COMPITI DELL'AMMIRAGLIATO	32
III	LO SFACELLO DELLA POLONIA	54
IV	PROBLEMI DEL GABINETTO DI GUERRA	63
V	IL FRONTE FRANCESE	84
VI	LA CONTESA DIVIENE PIÙ ARDUA	101
VII	LE MINE MAGNETICHE	116
VIII	L'AZIONE AL LARGO DEL RIO DE LA PLATA	130
IX	SCANDINAVIA - FINLANDIA	151
X	OSCURO ANNO NUOVO	168
XI	PRIMA DELL'URAGANO	190
XII	LO SCONTRO SUI MARI	210
XIII	NARVIK	231
XIV	TRONDHEIM	246
XV	FALLIMENTO IN NORVEGIA	264
XVI	NORVEGIA - LA FASE FINALE	281
XVII	CADUTA DEL GOVERNO	289

APPENDICI:

PARTE PRIMA

A)	PROSPETTI DELLE FORZE NAVALI CONTRAPPOSTE	303
B)	PIANO "CATHERINE"	308
C)	NUOVE COSTRUZIONI E RICOSTRUZIONI	311
D)	NUOVI PROGRAMMI DI COSTRUZIONE	314
E)	BASI DELLA FLOTTA	315
F)	AIUTI NAVALI ALLA TURCHIA	318
G)	L'OSCURAMENTO	319
H)	LA MINA MAGNETICA	321
I)	ESTRATTO DAL GIORNALE DI GUERRA DELL' "U. 47"	327
J)	"CULTIVATOR N. 6"	327
K)	PERDITE DI NAVIGLIO MERCANTILE BRITANNICO	330
L)	OPERAZIONE "ROYAL MARINE"	331
M)	PERDITE DELLE FLOTTE CONTRAPPOSTE DURANTE LA CAMPAGNA DI NORVEGIA	333

PARTE SECONDA

PROMEMORIA DEL PRIMO LORD DELL'AMMIRAGLIATO	337
---	-----

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

1. Figura di guerriero all'ingresso dello Zeughaus (Danzica) . . .	16
2. Un incendio nel porto di Danzica	17
3. Fanterie tedesche pronte per l'assalto	32
4. Azione combinata di aviazione e carri armati tedeschi . . .	33
5. Cavalleria polacca contro i carri armati tedeschi	48
6. Un funzionario della polizia polacca riceve ordini da un co- mandante germanico	49
7. Churchill intrattiene alcuni neozelandesi a Londra	64
8. Lord Halifax, Daladier, Chamberlain e Churchill a Parigi (febbraio 1940)	64
9. Churchill alla radio	65
10. Lord Gort ispeziona una batteria della difesa antiaerea di Londra	65
11. Balfour in visita a una fabbrica di aerei da bombardamento .	80
12. Palloni di sbarramento all'estuario del Tamigi	81
13. Giocattoli d'attualità per i bambini inglesi	96
14. Squadriglia inglese in volo d'allenamento	97
15. Aeroplani tedeschi a tinta mimetica	112
16. Carri armati inglesi traversano un villaggio francese . . .	112
17. Truppe francesi verso la zona di combattimento	113
18. Torri fortificate della Linea Maginot	113
19. Nei sotterranei della Linea Sigfrido	128
20. La corazzata tedesca <i>Graf von Spee</i> in fiamme	129
21. La prua della <i>Graf von Spee</i> in fiamme	144
22. Churchill visita l' <i>Exeter</i> di ritorno dal combattimento del Rio de la Plata	145
23. Churchill ispeziona le difese costiere	160
24. Su un cacciatorpediniere britannico un "graduatore" riceve gli ordini da trasmettersi ai pezzi	161
25. Un gruppo di naufraghi inglesi raccolti da una nave tedesca	176
26. Fucilieri su un dragamine inglese sparano su una mina . .	177
27. Un reparto di sciatori finnici durante una sosta	192
28. Soldati finnici portano in postazione una mitragliatrice . .	193
29. Pattuglia di sciatori finnici in perlustrazione	208
30. Distruzioni di guerra in Finlandia	209

31. I manifesti tedeschi invitanti "alla calma e alla disciplina"	224
32. Truppe tedesche in una città danese occupata	225
33. I tedeschi a Copenaghen	240
34. Un traghetto tedesco in Danimarca	241
35. Un convoglio navale germanico verso la Norvegia	256
36. Truppe tedesche sfilano attraverso Oslo	257
37. Sbarco di truppe alpine germaniche a Narvik	272
38. Un aereo attacca un trasporto in navigazione	273
39. Operazioni navali nei fiordi norvegesi	288
40. Un cacciatorpediniere tedesco arenato nel fiordo di Rømbak	289
 Cartina I: <i>Situazione in Polonia al 1º settembre 1939</i>	56
Cartina II: <i>Manovra a tanaglia interna (Polonia, 13-9-1939)</i>	56
Cartina III: <i>Manovra a tanaglia esterna (Polonia, 17-9-1939)</i>	57
Cartina IV: <i>Le linee della Schelda e della Mosa</i>	88
Cartina V: <i>Scapa Flow</i>	104
Cartina VI: <i>L'affondamento della Ark Royal a Scapa Flow</i>	105
Cartina VII: <i>Gruppi navali da ricerca in Sud-Atlantico</i>	136
Cartina VIII: <i>L'attacco russo alla Finlandia (dicembre 1939)</i>	152
Cartina IX: <i>La Linea Mannerheim nel marzo 1940</i>	153
Cartina X: <i>Situazione della Norvegia nel 1940</i>	232
Cartina XI: <i>Le operazioni a Narvik</i>	233